

Esteettömyys laatukäytävähankkeessa

Laatuketju-projektin raportti



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Irja Vesanen-Nikitin		Julkaisun laji Raportti	
Heimo Rintamäki, JP-Transplan Oy		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
Heljä Aarnikko, Tieliikelaitos		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Esteettömyys laatukäytävähankkeessa. Laatuketju-projektin raportti			
Tiivistelmä Elsa-ohjelma on liikenne- ja viestintäministeriön tutkimus- ja kehittämisohjelma. Elsa-ohjelman tavoitteena on, että liikenneinfrastruktuuri ja julkisen liikenteen palvelut ovat esteettömiä ja turvallisia kaikille. Tässä työssä arvioitiin miten hyvin Kouvolan seudun ja Tampereen seudun pilottikohteina olleissa laatukäytävähankkeissa on otettu huomioon esteettömyyden eri ulottuvuudet. Joukkoliikenteen laatukäytävällä tarkoitetaan korkeatasoista yhteyttä, joka palvelee kaupunkiseudun aluerakenteen pääsuuntaa. Laatukäytävällä joukkoliikenteen palvelutaso on selvästi korkeampi kuin alueen muilla yhteysväleillä. Ratkaisujen esteettömyyttä arvioitiin ja tehtiin esitys siitä, miten vastaavissa hankkeissa kannattaa edetä ja miten esteettömyys kannattaa ottaa huomioon jo hankkeiden suunnittelussa. Työn aikana syvennettiin toimintatapoja ja arvioitiin toteuttamista edistävien menetelmien tehokkuutta. Työssä laadittiin konkreettisia kuvauksia siitä, miten esteettömyys tulee ottaa huomioon hankkeiden suunnittelussa ja päätöksenteossa. Tutkituilla laatukäytävillä todettiin olevan suuri merkitys ko. seutujen liikennejärjestelmässä ja tarjottavien palvelujen esteettömyyttä pidettiin kehittämisen peruslähtökohtana. Esteettömien laatukäytävien toiminta-ajatusta ja konkreettisia kehittämistoimia todettiin voitavan edelleen edistää seuraavien työssä syventyneiden havaintojen ja toimenpiteiden pohjalta: - esteetön laatukäytävä palvelee liikuntaesteisiä vain rajatulla lähialueella - samanaikaisesti on tarkasteltava täydentäviä julkisen liikenteen palvelumuotoja - laatukäytävän palvelutasolle tulisi määritellä paikalliset tavoitteet - laatukäytäväperiaate tulisi ottaa kokonaisteemana mukaan seutu- ja kuntastrategioihin - esteettömyyden näkökulmaa on laajennettava koskemaan myös palvelujen saavutettavuutta			
Avainsanat (asiasanat) esteettömyys, laatukäytävä, joukkoliikenne, liikennepolitiikka, liikennejärjestelmä, maankäyttö, päätöksenteko			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Irja Vesanen-Nikitin			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 62/2005		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 952-201-424-9 (painotuote) 952-201-425-7 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 84	Kieli suomi	Hinta 17 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Irja Vesanen-Nikitin		Rapport	
Heimo Rintamäki, JP-Transplan Oy		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
Heljä Aarnikko, Tieliikelaitos		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation			
Tillgängligheten i kvalitetskorridorprojektet. Laatuketju-projektets rapport			
Referat			
<p>Elsa-programmet är ett forsknings- och utvecklingsprogram för Kommunikationsministeriet. Elsa-programmets mål är att infrastrukturen och kollektivtrafiken ska vara tillgängliga och trygga för alla.</p> <p>I arbetet värderades hur bra tillgänglighetens olika dimensioner har tagits i beaktande i pilotobjekten i Kouvola- och Tammerforsregionernas kvalitetskorridorprojekt. Med kollektivtrafikens kvalitetskorridor åsyftas en högklassig förbindelse, som tjänar huvudriktningen på stadsregionens regionala strukturer. Kvalitetskorridorens servicenivå är märkbart högre än hos regionens andra förbindelser.</p> <p>Beslutens tillgänglighet värderades och en beskrivning togs fram hur man bör framskrida i motsvarande projekt och hur tillgängligheten bör tas i beaktande redan i planeringsskedet av projekten. Under arbetets gång fördjupades tillvägagångssätten och effektiviteten i metoder som anses främja förverkligandet värderades. I arbetet sammanställdes konkreta beskrivningar om hur tillgängligheten ska tas i beaktande i planeringen av projekten och i deras beslutstagande.</p> <p>De undersökta kvalitetskorridorerna konstaterades ha en stor betydelse för trafiksystemen i regionerna i fråga och tillgängligheten av service ansågs vara grundförutsättningen för utvecklingen. Kvalitetskorridorprojektets verksamhetside och konkreta utvecklingsförfaranden ansågs allttjämt kunna utarbetas med följande fördjupade iakttagelser och åtgärder som grund:</p> <ul style="list-style-type: none">- en tillgänglig kvalitetskorridor tjänar funktionshindrade bara på ett avgränsat närområde- kompletterande serviceformer av kollektivtrafiken måste undersökas samtidigt- kvalitetskorridorens servicenivå ska preciseras med lokala mål- kvalitetskorridorprincipen ska tas med som ett helhetstema i region- och kommunstrategierna- tillgänglighetens synvinkel måste breddas för att också gälla tillgång till service			
Nyckelord			
tillgänglighet, kvalitetskorridor, kollektivtrafik, trafikpolitik, trafiksystem, markanvändning, beslutstagande			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid ministeriet är Irja Vesanen-Nikitin.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 62/2005		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	952-201-424-9 (trycksak) 952-201-425-7 (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
84	finska	17 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Irja Vesanen-Nikitin		Type of publication Report	
Heimo Rintamäki, JP-Transplan Oy		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Heljä Aarnikko, Tieliikelaitos		Date when body appointed	
Name of the publication Accessibility in quality corridors. Report of the LaatuKetju project			
Abstract <p>Elsa is a research and development programme of the Ministry of Transport and Communications. The aim of the Elsa programme is to ensure the accessibility and safety of the transport infrastructure and public transport.</p> <p>Quality corridor of public transport is a high level connection, which serves the trend of regional structure in urban areas. The service level of quality corridor is clearly higher compared to other connections of region. This study assessed how widely the accessibility of quality corridors has been taken into consideration in the Kouvola and Tampere regions.</p> <p>The accessibility of the solutions was assessed and a proposal was made of how to progress in similar projects and how to take accessibility into consideration already in the planning phase. Procedures and methods of improving implementation were deepened and evaluated during the project. Concrete descriptions of how to take accessibility into consideration during planning and decision-making were compiled during the study.</p> <p>It was pointed out that the quality corridors studied have great significance in the transport systems of the regions. The accessibility of offered services is the basis of development. It was noted that the idea of accessible quality corridors can be promoted with the following observations and measures that were deepened during the work:</p> <ul style="list-style-type: none">- an accessible quality corridor serves people with reduced mobility only in a nearby restricted area- complementary forms of public transport should be examined simultaneously- local objectives should be defined for the service level of a quality corridor- the principle of a quality corridor should be included as a comprehensive theme in the strategies of regions and municipalities- the point of view of accessibility should be expanded to also concern the attainability of services			
Keywords accessibility, quality corridor, public transport, transport policy, transport system, land use, decision			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Irja Vesanen-Nikitin			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 62/2005		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-424-9 (printed version) 952-201-425-7 (electronic version)
Pages, total 84	Language Finnish	Price €17	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Selvitys on osa Elsa -hankekokonaisuutta, joka on liikenne- ja viestintäministeriön poikkihallinnollinen esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma.

Elsan tavoitteena on turvata esteettömät julkisen liikenteen palvelut ja liikenneinfrastruktuuri. Selvityksessä on tarkasteltu joukkoliikenteen laatukäytäviä ja esteettömyyttä tavoitteena. Tavoitteena on ollut arvioida laajentaako laatukäytävän esteettömyys avoimen joukkoliikenteen käyttömahdollisuutta ja miten esteettömyys laatukäytävässä toteutetaan.

Hanketta ovat rahoittaneet liikenne- ja viestintäministeriö Elsa-tutkimusohjelman puitteissa, Kouvolan seudun kuntayhtymän Maankäytön osasto, Tampereen kaupungin Yhdyskuntapalvelut, Tampereen kaupungin liikennelaitos sekä Hämeen ja Kaakkois-Suomen tiepiirit.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä:

Hannu Koverola	Kouvolan seudun kuntayhtymä
Kari Halme	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Keijo Viljakainen	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Risto Pennanen	Etelä-Suomen lääninhallitus
Jukka Kyrölä	Tampereen kaupunki
Mika Periviita	Tampereen kaupungin liikennelaitos
Tero Haarajärvi	Hämeen tiepiiri
Seija Siitonen	Länsi-Suomen lääninhallitus

Työn etenemistä on seurannut ja kommentoinut Irja Vesanen-Nikitin Liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Konsultteina työhön ovat osallistuneet Heimo Rintamäki, JP Transplan Oy:stä sekä Hanna-Kaisa Lahtisalmi ja Heljä Aarnikko Tieliikelaitoksesta.

Helsingissä 17.6.2005

Irja Vesanen-Nikitin

Sisällysluettelo

ESIPUHE

1 JOHDANTO	5
2 LAATUKÄYTÄVÄN SUUNNITTELU	6
2.1 Mikä on laatukäytävä?	6
2.2 Liikennejärjestelmä	6
2.3 Joukkoliikenteen toimijat	8
3 ESTEETTÖMYYS JOUKKOLIIKENTEESSÄ	10
3.1 Esteettömyys käsitteenä	10
3.2 Maankäytön suunnittelu	11
3.3 Laatukäytävän palvelutaso	14
4 LAATUKÄYTÄVIEN TARKASTELU	21
4.1 Arviointimenetelmät	21
5 KOUVOLA	22
5.1 Laatukäytävän esittely	22
5.2 Maankäyttö laatukäytävän varrella	25
5.3 Esteettömyysryhmän näkemykset	27
5.4 Pysäkkiympäristön nykytila	30
5.5 Yhteenveto laatukäytävästä	38
6 TAMPERE	40
6.1 Laatukäytävä	40
6.2 Laatukäytävän vaikutukset maankäyttöön	41
6.3 Esteettömyysryhmän näkemykset	42
6.4 Laatukäytävälle esitetyt toimenpiteet.....	44
6.5 Pysäkkiympäristön nykytila	47
6.6 Yhteenveto laatukäytävästä	51
7 LAATUKÄYTÄVIEN TOIMENPIDE-EHDOTUKSET	52
7.1 Laatukäytävien kehittämisperiaatteet	52
7.2 Toimenpide-ehdotukset Kouvolassa ja Tampereella	54
8 LAATUKÄYTÄVIEN ESTEETTÖMYYS	60
8.1 Joukkoliikennejärjestelmän suunnittelu	60
8.2 Laatukäytävien esteettömyys ja asiakkaat	62
8.3 Keinoja laatukäytävien esteettömyyden edistämiseksi	66
LIITTEET	67
LÄHDELUETTELO	67

1 JOHDANTO

Liikenne- ja viestintäministeriön pitkän aikavälin liikennepolitiikan tavoitteeksi on asetettu älykäs ja kestävä liikkuminen, jossa tärkeänä osana on sosiaalisen oikeudenmukaisuuden tavoite. Tämä tavoite painottaa kaikkien ihmisten oikeutta ja mahdollisuutta liikkua. Esteettömyyden parantamisella parannetaan ihmisten tasavertaisia osallistumis- ja toimintamahdollisuuksia. Liikennejärjestelmä voi sisältää neljän tyyppisiä esteitä 1) fyysiset esteet 2) informaation puute 3) kustannukset 4) luottamuksen puute. Liikenne ja viestintäministeriön linjauksiin on erikseen kirjattu, että julkisen liikenteen esteettömyyttä tulee parantaa.

Joukkoliikenteen laatukäytävien kehittämällä tuetaan sekä maankäytöllisiä että liikennepoliittisia tavoitteita. Toimivassa yhdyskuntarakenteessa toimintoja keskitetään maankäytön painopisteakseleille. Maankäytölliset akselit tarvitsevat kilpailukykyiset liikennejärjestelyt, joista joukkoliikenteen laatukäytäväkonsepti on yksi merkittävimmistä. Toisinpäin katsottuna riittävän kokoiset maankäytön akselit antavat mahdollisuuden ylläpitää kilpailukyistä joukkoliikennetarjontaa.

Liikennepolitiikassa tavoitellaan joukkoliikenteen markkinaosuuden säilyttämistä ja kaupunkiseuduilla sen kasvattamista. Laatukäytäväkonseptin toteuttamisessa on tavoiteltu joukkoliikenteen helppokäyttöisyyttä, sujuvuutta sekä laadukkaita matkustajapalveluja. Tehdyt laatukäytäväsuunnitelmat ovat arvokkaita ensimmäisen kierroksen suunnitelmia, joissa on määritelty laatukäytävien rajaukset ja laadittu reittien ja pysäkkien teknisiä ratkaisuja koskevia parantamissuunnitelmia. Suunnittelussa ovat osapuolina useimmiten olleet alueen kunnat, Tiehallinto, lääninhallinto ja bussiyrittäjät. Esteettömyys on tarkasteluissa ollut mukana erityisesti saavutettavuuden (pysäkkien käytettävyys, pysäkipalvelut) ja matkan aikaisen informaation osalta. Laatukäytävien esteettömyyden laaja-alainen käsittely on tarpeen, jotta tunnistetaan konkreettisemmin joukkoliikenteen käytölle esteeksi koetut asiat ja tarkastelu laajennetaan myös heikkojen ryhmien näkökulmalla. Analyysien pohjalta määritellään kehittämistyön avuksi hyväksi todettuja toimintatapoja laatukäytävien toteutuksen edistämiseksi.

Työssä arvioitiin miten hyvin laatukäytävähankkeissa on otettu huomioon esteettömyyden eri ulottuvuudet. Ratkaisujen esteettömyyttä arvioitiin ja tehtiin esitys siitä, miten vastavissa hankkeissa kannattaa edetä ja miten esteettömyys kannattaa ottaa huomioon jo hankkeiden suunnittelussa. Työn aikana syvennettiin toimintatapoja pilottikohteissa ja arvioitiin erilaisten toteuttamista edistävien menetelmien tehokkuutta. Työssä laadittiin konkreettisia kuvauksia siitä miten esteettömyys tulee ottaa huomioon hankkeiden suunnittelussa ja päätöksenteossa.

2 LAATUKÄYTÄVÄN SUUNNITTELU

2.1 Mikä on laatukäytävä?

Joukkoliikenteen laatukäytävällä tarkoitetaan korkeatasoista yhteyttä, joka palvelee kaupunkiseudun aluerakenteen pääsuuntaa. Laatukäytävällä joukkoliikenteen palvelutaso on selvästi korkeampi kuin alueen muilla yhteysväleillä. Sen merkitystä korostetaan keskitämällä joukkoliikennettä kehittävät toimenpiteet ensisijaisesti sille.

Laatukäytävälle on ominaista mm.

- runsas vuorotarjonta
- korkeatasoinen matkustusympäristö (pysäkit, autot, asemat, yhteydet pysäkeille, kunnossapito, yhteinen ulkoasu)
- korkeatasoinen matkustajainformaatio
- sujuvat ajoreitit.

Joukkoliikenteen laatu koostuu useasta osatekijästä. Tavoitteellinen laatutaso suhteutetaan joukkoliikennereitin merkittävyyden mukaan. Maankäytön pääsuunnissa laadun tulisi olla niin hyvä, että joukkoliikenteen käyttö koetaan tasavertaiseksi mm. henkilöauton käytön kanssa. Yleisesti käytetty laatukäytävän näkökulma on tarjontalähtöinen: laatukäytävällä on runsaampi vuorotarjonta, fyysisesti ja informaatioltaan laadukkaasti toteutettu. Kysynnän ajatellaan muodostuvan reitin varrella olevista riittävästä maankäytön massoista.

2.2 Liikennejärjestelmä

Liikennepolitiikka on kannanotto eri kulkumuotojen roolista ja tehtävästä tulevaisuuden liikennejärjestelmässä. Liikennepolitiikka kertoo, kuinka haluttu liikennemuohto joukkoliikenne on ja liikennejärjestelmä kuvaa konkreettisesti, miten joukkoliikenne kytkeytyy aluerakenteen kehitykseen. Liikennepolitiikalla otetaan kantaa myös siihen, miten asukkaiden erilaiset liikkumistarpeet huomioidaan. Yksi liikkumistarpeita kuvaavista näkökulmista on esteettömyys - kuinka tärkeäksi päättäjät arvostavat ikääntyneiden, toimimisesteisten ja lasten tarpeet? Liikennejärjestelmä on työkalu, joka toteuttaa kaupunkiseudulle asetettuja liikennepoliittisia tavoitteita. Liikennejärjestelmässä kuvaa aluerakenteesta vastaavien maankäytön ja liikenteen toimijoiden yhteiset näkemykset kaupunkiseudun kehittämisestä.

Liikennejärjestelmän suunnittelussa pyritään avoimuuteen, osallistumiseen ja vuorovaikutteisuuteen. Vuorovaikutteisuus vähentää ennakkoluuloja ja lisää tietoisuutta ongelmista ja niiden ratkaisumahdollisuuksista.

Liikennejärjestelmän muodostavat liikenneinfrastruktuuri ja sitä käyttävät henkilö- ja tavaraliikenne. Liikennejärjestelmässä on perinteisesti joukkoliikenteen laatukäytävien avulla kuvattu niitä maankäytön kehityssuuntia, joiden suunnittelussa joukkoliikenteen edellytykset erityisesti huomioidaan.

Liikennejärjestelmän¹ suunnittelussa voidaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantaa mm.

1. joukkoliikennekaistoilla
2. joukkoliikennekaduilla
3. joukkoliikenne-etuisuuksilla liikennevaloissa
4. etuajo-oikeudella pysäkiltä lähdettäessä
5. liittymien kaistajärjestelyillä.

Liikennejärjestelmä on työkalu, joka toteuttaa kaupunkiseudulle asetettuja liikennepoliittisia tavoitteita. Liikennejärjestelmässä kuvataan joukkoliikenteen rooli ja esitetään keskeiset kehittämistavoitteet.

Esimerkkejä esteettömyyden huomioimisesta liikennejärjestelmissä:

Kuopion seudun liikennejärjestelmä - Kuopion seudulla liikennejärjestelmän suunnittelussa yhtenä keskeisenä pitkän aikavälin tavoitteena on ollut kaikille soveltuva liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmän esteettömän suunnittelun ja toteutuksen tavoitteeksi on mainittu tarkoitus laajentaa niiden ihmisten joukkoa, joille liikennejärjestelmä tarjoaa mahdollisuuden itsenäiseen liikkumiseen. Lyhyellä aikavälillä tavoitteena on reittien ja matkaketjujen parantaminen esteettömiksi suurimmat epäkohdat poistaen. Matkaketjujen lisäksi liikennejärjestelmässä on tarkasteltu liikkumisen tarvetta ja syytä.

Salon seudun liikennejärjestelmä - Liikennejärjestelmän vaikutusten arvioinnissa on arvioitu suunniteltujen toimenpiteiden vaikutuksia esteettömyyteen. Esteettömyyttä parantavia tekijöitä ovat esimerkiksi matalalattiabussien pysäkit, esteettömät jatkoreitit pysäkeiltä, talvihoito, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja lähipalvelujen tukeminen. Esimerkkinä on tarkasteltu linjaa Salo-Halikko esteettömyyden näkökulmasta. Linja-auton reitti tukee palvelujen saavutettavuutta (sairaala, Salon keskustan kautta Halikkoon), linjalla ovat käytössä matalalattiabussit ja pysäkkiympäristön esteettömään saavutettavuuteen on kiinnitetty huomiota. Joukkoliikenteen ja matkaketjujen esteettömyyteen vaikuttavina keinoina Salon seudun liikennejärjestelmässä on huomioitu: palveluliikenne, informaation saanti ja tiedonkulkua, henkilökohtainen palvelu ja fyysinen esteettömyys. Joukkoliikenteen laatukäytävällä esteettömyyttä tukevin keinoina on esitetty

- linja-autopysäkkien kehittäminen
- yhteisliiput
- yhdistelmäaikataulut
- aikatauluinformaation esittäminen internetissä
- pysäkkiaikataulujen toteuttaminen
- joukkoliikenteen laatukäytävän kehittäminen

Liikennejärjestelmä on työkalu, joka toteuttaa kaupunkiseudulle asetettuja liikennepoliittisia tavoitteita. Esteetön liikennejärjestelmä laajentaa itsenäisiä liikkumismahdollisuuksia.

2.3 Joukkoliikenteen toimijat

Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on hallinnonalansa ylimpänä viranomaisena ohjata liikennepolitiikkaa. Ministeriön keinoina ovat säädösten kehittäminen, budjettipolitiikka, toimiluvat sekä alaistensa virastojen ja laitosten ohjaaminen. Ministeriön tehtävänä on yhteen sovittaa eri liikennemuotojen palveluita ja edistää joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia parantavaa liikennesuunnittelua ja -tutkimusta. Ministeriö myöntää lääninhallituksille joukkoliikenneavustuksia, joista säädetään asetuksella.

Vuodesta 1994 on joukkoliikennelupien myöntäminen kuulunut **lääninhallituksille**. Lääninhallitukset toimivat joukkoliikenteen lupaviranomaisena kuntarajat ylittävässä liikenteessä sekä kunnan sisäisessä liikenteessä, mikäli kunnalla ei ole lupatoimivaltaa. Läänissä koordinoidaan kuntatason suunnittelua, ohjataan kuntien yhteistyötä ja suunnitellaan kuntien välistä liikennettä.

Henkilöliikennelain mukaan **kunnan** tehtävänä on määritellä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso tarvittavilta osin. Kuntien tulee toimia yhteistyössä toistensa kanssa ja ottaa huomioon eri väestöryhmien tarpeet. Suurimpia kaupunkeja lukuun ottamatta (mm. Tampere) kunnat eivät itse hoida liikennöintiä, vaan niissä harjoitetaan yhteistyötä liikenneyritysten ja kunnan kesken. Kunnat voivat sopimuksen nojalla hoitaa tehtäviään myös yhdessä. Tehtäviä voidaan antaa jonkin kunnan tai kuntayhtymän hoidettavaksi.

Liikenteenharjoittajilla suunnittelun painopiste on liikenteenhoidon suunnittelussa. Oman linjaston ja aikataulun suunnittelu on lähtökohtana liikennelupahakemuksille ja edelleen liikennöinnin suunnittelulle. Liikennöinnin suunnittelu kattaa henkilöstön ja kaluston käytön suunnittelun.

Joukkoliikennepalvelujen maksujen määräytymisperiaatteiden ja -ehtojen yhteisnimitys on tariffi. Sopivan maksu- ja rahastusjärjestelmän valinta kaupunkimaiseen joukkoliikenteeseen vaatii harkintaa ja kompromisseja. Joukkoliikenteen kilpailutilanteella muiden kulkumuotojen kanssa ja pyrkimyksellä sosiaaliseen tasa-arvoon on merkitys tariffinmäärityksessä.¹

Joukkoliikenteen edellytysten parantaminen liikennesuunnittelussa koskee paitsi kaupunkien ja kuntien teknistä tointa myös tiepiirejä. Tiehallinnon strategiassa "Tienpidon linjaukset 2015" määritellään tienpidon tavoitteiksi mm. edistää joukkoliikennettä etenkin suurilla kaupunkiseuduilla ja turvata henkilöliikenteen toimintaedellytykset eri väestöryhmille kaupungeissa, taajamissa ja haja-asutusalueilla.

Huhtikuussa 2000 hyväksyttiin Tiehallinnon joukkoliikenteen erityistarpeita koskeva toimintalinja " Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen".

Tiehallinnon tehtäviä joukkoliikenteeseen liittyen yleisten teiden osalta ovat mm.

- joukkoliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen teiden ja liittymien suunnittelussa ja rakentamisessa
- joukkoliikenteen käyttämien väylien hoito ja kunnossapito
- pysäkkien rakentaminen, hoito ja kunnossapito
- matkustajien odotustilan rakentaminen ja harkinnan mukaan sadekatoksen rakentaminen, hoito ja kunnossapito
- pysäkkien liityntä- ja saattoliikennejärjestelyjen sekä liityntäpysäköintimahdollisuuksien rakentaminen, hoito ja kunnossapito
- liikenteenohjaus
- joukkoliikenne-etuuksien toteuttaminen.

3 ESTEETTÖMYYS JOUKKOLIIKENTEESSÄ

Ihmisillä on jokapäiväinen tarve ja oikeus liikkua. Joukkoliikenne mielletään yleisesti yhteiskunnan peruspalveluksi, jonka tulisi olla kohtuuhintaan kaikkien saatavilla. Pitkälle kään autoistuneessa yhteiskunnassa eivät kaikki voi itse ajaa autoa. Joukkoliikenne on välttämätön mm. nuorten, vanhusten ja toimimisesteisten liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi. Palvelutasomäärittelyt lähtevät oletuksesta, että joukkoliikenne on kaikkien tavoitettavissa. Kuitenkaan henkilöauton kanssa kilpailukykyiset matka-ajat tai ajallisesti osuvat liityntäyhteydet kaukoliikenteen tärkeimmille yhteyksille eivät auta yksilöitä, jotka syystä tai toisesta eivät pysty käyttämään joukkoliikennettä. Väestön ikääntymisen myötä yhteiskunnan korvaamien kuljetusten kustannukset ovat olleet jatkuvassa nousussa. Omatoiminen liikkuminen paitsi säästää yhteiskunnan kustannuksia, edesauttaa ikääntyvän väestön hyvinvointia. Sosiaalinen tasa-arvo merkitsee joukkoliikenteen mahdollisuutta olla kaikkien ryhmien käytettävissä olevasta varallisuudesta, kunnosta ja iästä riippumatta. Tässä hankkeessa selvitettiin, millä edellytyksillä laatuikäytävä on mahdollisimman esteetön ja kenen tulee kantaa vastuu näiden edellytysten toteutumisesta.

Joukkoliikenne mielletään yleisesti yhteiskunnan peruspalveluksi, jonka tulisi olla kohtuuhintaan kaikkien saatavilla. Kun vielä muutama vuosikymmen sitten ajateltiin, että joukkoliikennettä tarvitaan täydentämään henkilöautoiluun perustuvaa liikennejärjestelmää, on ajattelutapa nykyisin päinvastainen. Katsotaan, että joukkoliikenne on yhdyskunnan perusliikennejärjestelmä, vaikka sen liikennesuoriteisuus olisikin vähäisempi. (Teknillistieteelliset akatemit 2000)

3.1 Esteettömyys käsitteenä

Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategiassa² määritellään liikennejärjestelmän sisältämät liikkumisen esteet

- fyysiset esteet, kuten jalankulkuympäristön tasoerot tai kulkuvälineeseen pääsy
- informaation puute, kuten riittämättömät tai vaikeaselkoiset tiedot joukkoliikennepalveluista
- kustannukset, kuten matkan tai kulkuvälineen hinta
- luottamuksen puute, kuten epätietoisuus koko edestakaisen matkan onnistumisesta tai tarvittavan avun saamisesta.

Liikkumisesteet vaikuttavat kaikkiin, mutta rajoittavat erityisen voimakkaasti liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden liikkumismahdollisuuksia.

Liikkumisesteet vaikuttavat kaikkiin, mutta rajoittavat erityisen voimakkaasti liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden liikkumismahdollisuuksia. Esteettömyydessä tarkastellaan joukkoliikennejärjestelmän käytettävyyttä kokonaisuudessaan.

Fyysiset esteet joukkoliikenteessä liittyy kalustoon, rakenteisiin, laitteisiin ja kulkureitteihin. Suunnittelussa, toteuttamisessa ja kunnossapidossa lähtökohtana ovat kaikkien liikkujaryhmien tarpeet. Esimerkkinä voidaan mainita pysäkeille johtavat esteettömät kulkureitit, korokkeelliset pysäkit helpottamassa linja-autoon nousemista ja matalalattiabussit. Esteet-

tömät matkaketjut puolestaan muodostuvat matkanteon sujuvuudesta, kulkuneuvojen hyvästä saavutettavuudesta ja aikataulujen yhteensopivuudesta.

Asuinympäristön esteettömyyteen vaikuttaa palvelujen määrää, monipuolisuutta ja niiden sijaintia ja saavutettavuutta. Kaavoituksessa luodaan edellytykset tarjottaville palveluille ja niiden saavutettavuudelle eri kulkumuodoilla. Riittävän suuri asukasmäärä on edellytys sekä joukkoliikenteen että palvelujen tarjonnalle. Yhteiskunnan tarjoamat julkiset palvelut tulisi olla kaikkien kansalaisten saavutettavissa. Julkisten ja yksityisten palvelujen sijoittaminen joukkoliikenteen laatuikäytävän läheisyyteen parantaa liikkumisen sosiaalista tasa-arvoa.

Esteettömyys merkitsee avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta asukkaiden kanssa liikennejärjestelmää suunniteltaessa. Liikkumisen alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo takaa kaikille väestöryhmille liikkumismahdollisuuden henkilön ominaisuuksista tai asuinpaikasta riippumatta. Liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo liikennejärjestelmässä tukee autottomien liikkumisedellytyksiä tarjoamalla henkilöautolle vaihtoehtoisia kulkumuotoja. Joukkoliikenteen sosiaalista tasa-arvoa tarkasteltaessa on huomioitava etenkin ikääntyneiden, liikkumis- ja toimimisesteisten sekä lasten tarpeet. Joukkoliikenteessä perittävä matkan hinnan kohtuullisuus kuuluu sosiaaliseen tasa-arvoon.

Liikkumisen alueellinen tasa-arvo asettaa keskenään samankaltaiset alueet samanarvoiseen asemaan. Liikkumisen tasa-arvo ei siis tarkoita haja-asutusalueella kasvukeskuksen palveluja tai joukkoliikennetarjontaa. Sen sijaan yhdyskuntarakenteeltaan samanlaisilla alueilla tulisi siis olla tasavertaiset liikkumismahdollisuudet. Joukkoliikenteen laatuikäytävien palvelutasokaan ei siten ole kaikilla alueilla samanlainen vaan palvelutasoon vaikuttaa yhdyskuntarakenne, jossa laatuikäytävä sijaitsee. Kehittämällä kaikille avointa joukkoliikennettä ikääntyneille soveltuvaksi, tuetaan heidän osallistumismahdollisuuksiaan ja kotona asumistaan.

3.2 Maankäytön suunnittelu

Maankäyttöä ohjataan maankäyttö- ja rakennuslain mukaisilla kaavoilla – maakuntakaavoilla, yleiskaavoilla ja asemakaavoilla. Kaikilla kaavatasoilla on vaikutusta joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin ja esteettömyyteen.

Maakuntakaavan laatimisessa on mukana lukuisia tahoja, mutta laatimisen päävastuu on maakuntien liitoilla. Joukkoliikenteen kannalta muita tärkeitä osapuolia ovat liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, lääninhallitukset, ratahallintokeskus, Tiehallinto, VR Osakeyhtiö, Linja-autoliitto ry, Oy Matkahuolto Ab ja yksittäiset liikennöitsijät.

Maakuntakaava pitää sisällään aluevaraukset valtakunnallisille ja seudullisille liikennehankkeille. Uusien alueiden käyttöönotto yhdessä olemassa olevan maankäytön kanssa määrittää seudullisten liikennevirtojen suuruuden. Maakuntakaava vaikuttaa keskeisten taajamien ja muiden asunto- ja työpaikka-alueiden sijaintiin suhteessa liikenneväyliin. Maakuntakaavalla pystytään luomaan edellytykset voimakkaille joukkoliikennekäytävälle.

Esimerkkejä esteettömyyden tai joukkoliikenteen laatukäytävän ilmaisemisesta maakuntakaavoissa:

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava

Pohjois-Pohjanmaan valmisteltavana olevassa maakuntakaavassa on kehittämisperiaatemerkinä **"Kaupunkirakenteen laatukäytävä"**. Oulun seudun kaupunkirakenteen laatukäytävä. Kaupunkirakenteen laatukäytävää koskevalla merkinnällä osoitetaan Oulun lentoaseman, kaupungin keskustan, Oulun yliopiston ja muiden Oulun kaupunkiseudun suurten työpaikka- ja palvelualueiden välistä, kaupunkimaisesti rakennettavaa tie- ja yritys ympäristön vyöhykettä. Kaupunkirakenteen laatukäytävää koskevan maakuntakaavaluonnoksessa esitetyn suunnittelumääräyksen mukaan alueelle tulee pyrkiä kuntien yhteistyöllä luomaan sellaisia yhtenäisiä suunnittelu-periaatteita, joilla turvataan vyöhykkeen kehittämisedellytykset yritystoiminnan, kaupallisten palvelujen ja vapaa-aikapalvelujen alueena. **Joukkoliikenteen edistämiseen on vyöhykkeellä kiinnitettävä erityistä huomiota.** Kaupunkirakenteen laatukäytävän perustana on eri liikkumismuotojen väylät. Niiden varaan rakentuu paikkojen ja reittien monimuotoinen, kerroksellinen verkosto ja siihen kytkeytyvä maankäyttö.

Kuopion seudun maakuntakaava

(Luonnos 1.4.2005)

Maakuntakaavassa on aluevarausmerkinnällä osoitettu kaupunkiseudun aluerakenteen pääsuuntaa palveleva tehokkaan joukkoliikenteen varaan kehitettävä alue. Joukkoliikennevyöhyke merkintä pitää sisällään siten myös joukkoliikenteen palvelutasotavoitteen. Joukkoliikennevyöhyke merkinnän tavoitteena on tukea joukkoliikenteen kehittymistä kilpailukyiseksi vaihtoehdoksi henkilöautolle niin työ- kuin asiantiliikenteessä. Joukkoliikennevyöhykkeen osoittaminen omalla merkinnällään ottaa samalla kantaan siihen, mihin joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet suunnataan. Vyöhykkeen osoittaminen kertoo myös sen, minne korkeatasoista joukkoliikennettä ei voida osoittaa.

Maakuntakaavassa todetaan, että joukkoliikenteen yhteysvälin kehittämisessä kiinnitetään vuorotarjonnan ohella erityistä huomioita pysäkkien esteettömyyteen, turvallisuuteen, **pysäkkipalveluiden laatuun ja liikenteen sujuvuuteen.** Maankäytön suunnittelussa huomioidaan joukkoliikennekaupungin suunnitteluperiaatteet.



Kuva 1. Kuopion seudun maakuntakaavan luonnos.

Lähde Kuopion seudun maakuntakaava <http://pohjois-savo.ip-finland.com/assets/pdf/ksmk1405.pdf>

Maakuntakaavassa ilmaistaan joukkoliikenteen kehittämisperiaatteet. Maankäytölliset painopistealueet, joille joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet suunnataan, voidaan kuvata osoittamalla kaupunkirakenteen kehittämisvyöhyke tai joukkoliikennevyöhyke. Merkintään voidaan liittää esteettömyys tavoitteena, jolloin esteettömyys toteutuu kaikkien toimintojen suunnittelussa ja palvelujen saavutettavuudessa.

Yleiskaavan laativat kunnat ja kaupungit. Joukkoliikenteen kannalta on tärkeätä, että laatisemisessa tehdään yhteistyötä kunnan joukkoliikenneasiantuntijoiden ja liikennöitsijöiden kanssa.

Yleiskaava sisältää periaatteet alueen käyttämisestä eri tarkoituksiin. Aluevarausten toteutuminen ratkaisee liikennevirtojen määrän sekä suuntautumisen kaupunkirakenteessa ja vaikuttaa keskeisesti joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksiin. Yleiskaavassa määritellään miltä osin pyritään kilpailutasoiseen ja korkean laatuluokan omaavaan joukkoliikenteeseen. Yleiskaavatasolla voidaan keskittää paljon henkilöliikennettä aiheuttava maankäyttö alueille, joilla on hyvät joukkoliikennedyteet. Tiivis rakentaminen ja pysäkit suunnitellaan toistensa lähelle. Yleiskaavassa tehdään myös tarvittavat varaukset joukkoliikennekauduille, pysäköintialueille ja kevyen liikenteen väylille. Yleiskaavatasolla tarkistetaan, että alueiden käyttöönotto tapahtuu siten, että joukkoliikenteen järjestämismahdollisuudet ovat koko ajan hyvät.

Yleiskaava on joukkoliikenteen kannalta merkittävä kaava. Yleiskaavaan tulisi aina liittää joukkoliikennesuunnitelma – kokonaisselvitys siitä, miten joukkoliikenne on ajateltu hoidettavan. Yleiskaavoituksessa tulee tarkastella uuden maankäytön sijoittelua sen mukaan, miten sen joukkoliikenne on hoidettavissa ja miettiä etenkin asunto- ja työpaikkojen sekä julkisten palveluiden välisiä joukkoliikennedyteitä.

Asema- ja rakennuskaavan laativat kunnat ja kaupungit. Joukkoliikenteen osalta yhteistyötä tehdään kunnan joukkoliikenneasiantuntijoiden ja liikennöitsijöiden kanssa.

Asema- ja rakennuskaavat tehdään alueiden yksityiskohtaista järjestämistä ja rakentamista varten. Laki antaa mahdollisuuden määrittää alueita mm. katuja ja muita yleisiä liikenneväyliä, rautateitä, raitioiteita, linja-autoasemia, ajoneuvojen pysäköimispaikkoja ja muita erityisiä liikennetarkoituksia varten. Tällä kaavatasolla suunnitellaan kävely-yhteydet pysäkeille ympäröiviltä alueilta mahdollisimman lyhyiksi, sujuviksi ja turvallisiksi sekä varataan joukkoliikenteelle sen tarvitsemat kääntöpaikat ja pysäkit ja otetaan huomioon niiden liittyminen paikalliseen maankäyttöön. Asema- ja rakennuskaavoituksessa suunnitellaan terminaalien lähiympäristö niin, että joukkoliikenteen järjestäminen on helppoa ja matkustajien kannalta toimivaa sekä porrastetaan pysäköintipaikkavaatimuksia niin, että hyvien joukkoliikennepalvelujen alueella paikkoja tarvitaan vähemmän.

Asemakaavan mukaan rakennetaan, joten se on ratkaisultaan lopullista. Kaduilla, joille on linja-autoliikennettä, tulee olla katualuetta riittävää ajorataa, hyviä jalkakäytäviä ja pysäkitiloja varten. Asemakaavassa tulee harkita pysäkkien sijainti ja matkustajan jatkoyhteydet jalankulkuverkkoon. Etenkin kevyen liikenteen eritasoratkaisut ovat pysäkkien sijoittelun kannalta ongelmallisia. (Saarlo etc 1995)

Asemakaavassa estettävät rakentamisen yksityiskohdat vaikuttavat etenkin joukkoliikenteen fyysiseen saavutettavuuteen ja esteettömien kulkureittien muodostumiseen.

3.3 Laatuikäytävän palvelutaso

Joukkoliikenteen peruspalvelutaso lähtökohtana

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut mietinnön "Julkisen liikenteen peruspalvelutaso", jossa tavoitteellista peruspalvelutasoa on tarkasteltu valtakunnallisesti. Julkisen liiken-

teen peruspalvelutaso on luokiteltu kolmeen tasoon: minimitaso, peruspalvelutaso ja tavoitetaso. Liikenne- ja viestintäministeriön aiemmin asettama työryhmä (18.9.2001) totesi, että eri liikennemuotojen palvelutasoa ei tule tarkastella erikseen vaan koko liikennejärjestelmän kattavana kokonaisuutena.

Joukkoliikenteeseen tarvitaan lisää matkustajia myös maaseudulla, jotta peruspalvelutaso pystytään säilyttämään. Uusia matkustajia on tavoitteena saada yhteiskunnan maksamista erilliskuljetuksista kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen. Peruspalvelutasoisen julkisen liikenteen tarvitsijoita ovat koululaiset, opiskelijat, autottomat, ikääntyneet sekä liikkumis- ja toimimisesteiset. Tarvitsijat asuvat tyypillisesti haja-asutusalueella, taajamien reuna-alueilla sekä pienissä taajamissa. Peruspalvelutaso koskee ensisijaisesti maaseudun sekä maaseudun ja kaupunkien välistä liikennettä. Peruspalvelutason tavoitteena on kuvata, mitä peruspalvelutasoisen joukkoliikenne on ja mikä sen mukainen palvelutaso vähintään tulee olla. Kaupunkiseuduilla peruspalvelutaso toteutuu kaupunkimaisessa paikallisliikenteessä.

Laatukäytävien tavoitteena on tarjota korkeatasoisia joukkoliikenteen yhteyksiä kaupunkiseudulla. Tästä näkökulmasta laatukäytävän palvelutason tulisi täyttää tavoitteellisen julkisen liikenteen peruspalvelutason vaatimukset. Laatukäytävät sijaitsevat hyvin erityyppisissä yhdyskuntarakenteissa kulkien myös maaseutumaisilla alueilla.

Myös kaupunkiseuduilla ikääntyneen väestön ja toimintaesteisten erilliskuljetusten tarve ja kustannukset ovat kasvaneet. Lisäksi joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat olleet laskussa yhä useamman siirtyessä henkilöauton käyttäjäksi. Kaupunkiseutujen maankäytöllinen laajentuminen, julkisten palvelujen keskittyminen ja lähipalvelujen katoaminen lisäävät kaikkien liikkumistarvetta.

Kuntien lakisääteiset velvoitteet

Kunnat ovat henkilöliikennelain mukaan velvollisia määrittämään joukkoliikenteen palvelutason tarvittavin osin. Kuntien kuljetusten järjestämistä koskevat velvoitteet liittyvät vain erityislainsäädännössä mainittuihin kuljetuksiin, joita ovat koululaiskuljetukset ja vaikeavammaisten kuljetuspalvelut. Lisäksi kunnat ovat velvollisia järjestämään kehitysvammaisten erityishuollon saamiseksi edellyttämät kuljetukset tai korvaamaan kuljetusten kustannukset. Kansaneläkelaitos on puolestaan velvollinen korvaamaan sairausvakuutuslain ja kuntoutuslain mukaisia matkoja sekä lukioiden ja ammatillisten oppilaitosten opiskelijoiden koulumatkoja. Lakisääteisten velvoitteiden mukainen joukkoliikenne edustaa peruspalvelutason minimiä.

Palveluliikenne on julkista liikennettä

Laatukäytävien yhteydessä on perinteisesti tarkasteltu vakiovuoroliikennettä. Julkiseen liikenteeseen sisältyy vakiovuoroliikennettä laajempi joukkoliikenteen tarjonta. Palveluliikenne on kaikille avointa joukkoliikennettä, joka toimii joko joustavina reitteinä tai kutsuhjattuna liikenteenä. Palveluliikenteellä voidaan hoitaa yhteiskunnan kustantamia kuljetuksia (esimerkiksi sosiaalihuolto- ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset) kustannustehokkaasti. Yksilökuljetuksiin nähden edullisempi palveluliikenne mahdollistaa kuljetusmahdollisuudet laajemmalle joukolle etenkin vanhusten ja vammaisten osalta. Pitkällä aikavälillä palveluliikenne vähentää esimerkiksi kotipalvelun asiointikäyntejä ja tukee ikääntyneiden omatoimista selviytymistä.

Matkojenyhdistelykonseptin tavoitteena on yhdistellä erilaisia kuljetuspalvelutarpeita kettämällä ja ohjaamalla matkustajia erilaisiin kuljetusmuotoihin. Matkojenyhdistely parantaa itsekannattavan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja tukee liikennepalveluiden säilyttämistä erityisesti haja-asutusalueilla.

Tavoitteellisen peruspalvelutason ja laatukäytävä

Tavoitteellisen peruspalvelutason turvaavissa toimenpiteissä on tarkasteltu myös joukkoliikenteen esteettömyyttä. Joukkoliikenteen esteettömyyden kehittäminen nähdään välttämättömäksi, jotta uusia matkustajia olisi mahdollista saada erilliskuljetuksista kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen. Esteettömyyteen liittyvät tavoitteet peruspalvelutason määrittelyssä soveltuvat myös laatukäytävien esteettömyyden arviointiin.

"Turvataan kattava alueellinen julkisen liikenteen verkko"

"Kehitetään kuntien sisäistä liikennettä"

Tavoitteen mukaan julkisen liikenneverkon pitäisi kattaa kaikki kuntien kuntakeskukset tai merkittävät taajamat ja niiden väliset yhteydet. Myös laatukäytävän nykyisen määritelmän mukaisena tavoitteena on tukea kuntien välistä työssäkäyntiliikennettä. Aikataulun mukainen säännöllinen runkoliikenne parantaa autottomien, ei erilliskuljetuksiin oikeutettujen liikkumismahdollisuuksia (liikkumisen sosiaalista tasa-arvoa). Jotta alueellista julkisen liikenteen verkkoa voidaan hyödyntää erilliskuljetuksissa, on esteettömyyteen kiinnitettävä huomiota. Tämä tarkoittaa kaikkia käyttäjäryhmiä palvelevien yhteyksien kehittämistä. Eri liikkujaryhmien tarpeet pitäisi huomioida kalustossa ja asiointi- ja liityntäyhteyksien järjestämisessä. Reittien suunnittelussa kiinnitetään huomiota siihen, mihin palveluihin erilliskuljetuksia nykyisin järjestetään.

"Luodaan sujuvia julkisen liikenteen matkaketjuja"

Mikäli laatukäytävä liittyy valtakunnalliseen verkkoon, on liityntäyhteyksissä huomioitava esteettömyys.

"Varmistetaan, että yksikään joukkoliikenteen matka ei jää tekemättä tiedon puutteen vuoksi."

Laatukäytävän määritelmään sisältyy korkeatasoisen informaation tarjonta.

"Suunnitteluyhteistyön kehittäminen"

Asukkaiden mahdollisuus osallistumismahdollisuus joukkoliikennepalveluihin palvelutason suunnitteluvaiheessa, ostoliikenteestä päätettäessä ja joukkoliikenteen vuoroja lakkautettaessa tukee sosiaalista esteettömyyttä. Lisäksi vuorovaikutus lisää tietämystä joukkoliikennepalvelujen vaikutuksista ja tarpeista eri käyttäjäryhmien näkökulmasta.

"Liikennepalveluihin osoitettu julkinen rahoitus käytetään mahdollisimman tehokkaasti"

Jos kaikille avoimen joukkoliikenteen käytettävyyttä voidaan laajentaa, parantaa se nykyisin erilliskuljetusten varassa olevien liikkumismahdollisuuksia. Erilliskuljetusten määrä kausitasolla on rajoitettu, avoimen joukkoliikenteen käyttö on rajoittamatonta.

Palvelutason arviointi

Palvelutasomäärittely lähtee ajatuksesta, että eri alueilla ja erilaisissa olosuhteissa palvelutaso ja sen tavoitteet jakautuvat selvästi eri tavoin. Palvelutasot on jaoteltu kolmeen luokkaan: minimipalvelutaso, peruspalvelutaso ja tavoitetaso. Minimipalvelutasolla tarjotaan julkisen vallan velvollisuuksina olevien henkilöliikennekuljetusten hoitamista kaikkialla ja kaikkina ajankohtina. Peruspalvelutaso turvaa ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet kuten

- koulumatkat tarpeen mukaan
- työmatkat keskustaan työn alkaessa ja päättyessä
- asiointiyhteydet keskustaan päivittäin (1-2 edestakaista vuoroa)
- liityntäyhteydet kaukoliikenteen tärkeimmille yhteyksille

Tavoitetasossa pyrkimyksenä on tarjota muihin kulkumuotoihin nähden kilpailukykyinen julkinen liikenne. Tavoitteena on houkutella joukkoliikenteelle uusia käyttäjiä.

Palvelutason arvioinnissa painottuvat joukkoliikenteen tarjonta, informaation saanti, kävelyetäisyydet pysäkeille, ja matka-ajat. Muita joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä ovat pysäkkien varustelu, hinta, kalusto ja palvelu.

1) Informaation saanti

Joukkoliikenteestä tarjottavan informaatio vaikuttaa keskeisesti siihen, kuinka mahdollisena joukkoliikenteen käyttöä pidetään. Informaatio on tärkeää sekä joukkoliikenteen käyttäjille että potentiaalisille käyttäjille. Joukkoliikenteen ei-käyttäjille lisäinformaation tarve ja tietous joukkoliikennejärjestelmästä on erityisen tärkeää. Huolellisesti suunnitellut pysäkki- ja vaunukilvet, kartat, aikataulut ja muut järjestelmästä tiedottavat välineet helpottavat kaikkien matkustajaryhmien tiedonsaantia.

Informaatiota on tarjottava matkan suunnittelutilanteeseen, pysäkillä tai terminaalissa, kulkuvälineessä, vaihtojen suunnittelua varten ja määränpäässä. Informaatioon kuuluu mahdollisuus antaa palautetta. Tämä merkitsee sitä, että informaatiota tulee saada ennen matkaa ja matkan aikana. Ennen matkaa saatavan informaation (esim aikataulukirjat) perusteella matkustaja voi suunnitella matkansa ja tarvittavat vaihdot. Aikatauluinformaation tulee olla yhdenmukaista muun joukkoliikenneinformaation kanssa. Aikataulussa olevat määräpaikkanimet tulee löytyä linjakartalta, pysäkkikylteistä ja vaunuista.

Aikataulut voidaan jakaa kahteen päätyyppiin eli taskuaikatauluihin ja pysäkkiaikatauluihin. Molemmilla aikataulutyypeillä on oma funktionsa, eikä toinen niistä korvaa toista. Aikataulu- ja reitti-informaatioon pitäisi sisältyä tietoa kaikille käyttäjille soveltuvista kulkureiteistä (esteettömät kulkureitit) esimerkiksi pysäkkien ja terminaalien osalta.

Esimerkiksi **kohokarttojen** käytön on todettu lisäävän sokeiden ja heikkonäköisten henkilöiden mahdollisuuksia liikkua itsenäisesti. Junaliikenteessä VR:n **aikatauluhaku** parantaa näkövammaisten informaation saantia. Junavuorot kuitenkin luetellaan tauottomana listana ja lisäinformaatiota kaivattiin **raidetietojen** osalta. Yksi merkittävimmistä informaation muodoista näkövammaisten kannalta on liikennevälineessä saatavat **pysäkkikuulutuksia**.³

Informaatiojärjestelmässä tulee huomioida eri käyttäjäryhmien tarpeet ja sen tulee olla yhdenmukainen ja helppokäyttöinen. Koko järjestelmässä tulisi käyttää yhdenmukaista esitystapaa, tunnuksia, värejä ja nimiä. Reaaliaikaista informaatiota voidaan antaa matkustajille pysäkeillä, terminaaleissa, kotona, liiketiloissa tai joukkoliikennevälineissä.

Kirjoitetun informaation luettavuus on erittäin tärkeää. Tekstin luettavuus edellyttää sopivan tekstikoon, -tyypin, ja kontrastin lisäksi oikeanlaista valaistusta. Lukuvalon tarve kasvaa iän myötä. Heijastukset vähentävät heikkonäköisten lukukykyä merkittävästi.

2) Kävelyetäisyys pysäkille/pysäkiltä tulee olla suhteessa kaupungin kokoon. Ohjeelliset maksimiarvot ovat yli 50 000 asukkaan kaupunkiseuduilla kerrostaloalueella 400m, pientaloalueella 600 m ja haja-asutusalueella 1000 m.⁴

On mahdotonta esittää kaikille käyttäjäryhmille soveltuvia ohjeellisia kävelyetäisyyden arvoja. Esimerkiksi rollaattorilla liikkuvalla kilometrin kävelymatka talvella on liian pitkä. Lyhytkin kävelymatka voi olla este joukkoliikenteen käyttämiselle, jos kävelijällä on vaikkapa kauppakassi kannettavanaan. Kilometrin kävelyetäisyys on liikkumis- ja toimimiseis-teisille sekä useimmille ikääntyneille liian pitkä. Kävelyetäisyyden pituudeksi on kaavailtu jopa 180 metriä (esteetön etäisyys). Kävelyetäisyyden lisäksi pysäkin saavutettavuuteen vaikuttaa jalankulkureitin ominaisuudet. Saavutettavuutta heikentäviä tekijöitä ovat mm kulkureitin mäkisyys, erillisen jalankulkuyhteyden puuttuminen, pintamateriaalin epätasaisuus, puutteellinen talvihoito ja valaistuksen puuttuminen. Toisaalta pysäkkien saavutettavuutta parantaa polkupyöräpysäköinnin mahdollisuus.

3) Matka-ajat

Tavoitetason joukkoliikenteessä, jossa tavoitteena on kilpailukykyisyys henkilöauton kanssa, matka-ajalla on merkitystä uusien käyttäjien houkuttelemiseksi. Ikääntyneiden, liikkumis- ja toimimiseis-teisten kannalta matka-ajan lisäksi painottuu joukkoliikenteen käytettävyys.

4) Joukkoliikenteen tarjonta

Vuoroväli vastaa ohjearvoja, jos se on yli 50 000 asukkaan kaupunkiseudulla kerrostaloalueella 10-30 minuuttia ja pientaloalueella 20-60 minuuttia. Yli 100 000 asukkaan kaupunkiseuduilla ohjearvot ovat muuten samat, mutta kerrostaloalueella vuorovälin ei tule ylittää 20 minuuttia.

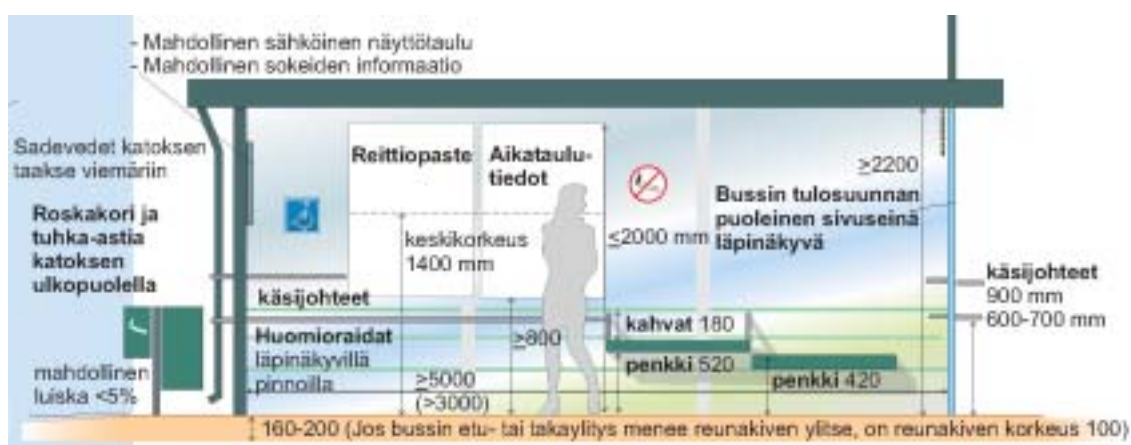
Erilliskuljetuksiin oikeutettujen matkustamistarpeita arvioidaan lain perusteella – kuljetuksia myönnetään tietty määrä kuukaudessa. Mikäli kaikille avointa joukkoliikennettä olisi mahdollisuus käyttää, tarjonnan ylittäessä kuukausittaisen erilliskuljetusten lakisääteisen määrän, parantuvat erilliskuljetusten varassa olevien liikkumismahdollisuudet.

Muut palvelutasotekijät

Pysäkkejä on palvelutason yhteydessä tarkasteltu lähinnä vaikutusalueen, sijoittelun, pysäkkivälien ja kävelyetäisyyksien näkökulmasta. Pysäkkien varustelu vaikuttaa joukkoliikenteen houkuttelevuuteen lähinnä viihtyisyystekijänä. Joukkoliikenteen esteettömyyden kannalta pysäkkien varustelu vaikuttaa viihtyisyyden lisäksi joukkoliikenteen käyttömahdollisuuteen.

Esteettömästä bussipysäkin ominaisuuksista on saatavilla malliratkaisuja esimerkiksi Paikallisliikenneliiton sivuilta http://www.paikallisliikenneliitto.com/liitteet/kortti_13.pdf ja SuRaKu-korteista <http://www.hel.fi/helsinkikaikille/ohjekortit.html>. Keskeisiä esteettömän bussipysäkin ominaisuuksia ovat: katos ja sen riittävä varustelu, korotettu odotustila, informaatio ja jalankulkuyhteydet. Malliratkaisuissa on em. ominaisuuksille määritelty tarkempia esteettömyyden "ihannearvoja".

Esteettömän bussipysäkin katos on riittävän suuri, jos myös apuvälineitä käyttävät saavat tarvittaessa suojan tuulta ja sadetta vastaan. Katoksen varustelu on riittävä ja näköesteiselle helposti kepillä erotettavissa (penkit, valaisimet, opasteet, roskakori). Esteettömän bussipysäkin katoksessa ei ole kynnyksiä tai tasoeroja.

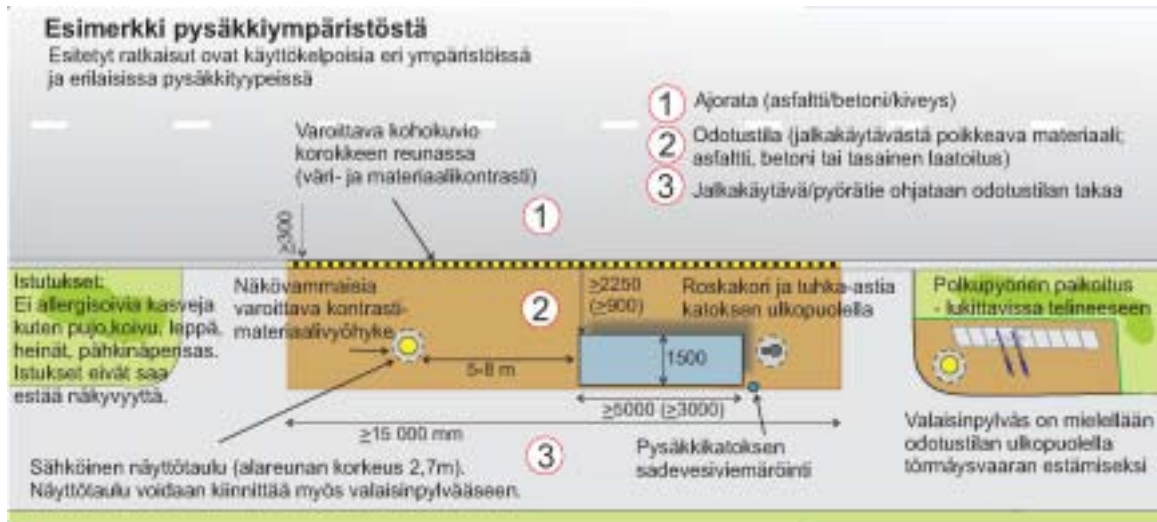


Kuva 2. Esteettömän bussipysäkin ominaisuuksia (Paikallisliikenneliitto).



Esteettömän bussipysäkin odotustila korotetaan ajorataa korkeammalle, jotta pääsy kulkuneuvon ja siitä poistuminen voi tapahtua sujuvasti myös apuvälineitä käyttäviltä tai lastenvaunuja työntäviltä. Odotustila mitoitetään väljästi, mikä mahdollistaa pyörätuolien kohtaamisen ja kääntymisen, turvallisen siirtymisen autoon tai poistumisen autosta sekä koneellisen talvihoidon. Odotustila ja kulkuväylä tehdään eri pintamateriaaleista.

Kuva 3. Esteettömän bussipysäkin ominaisuuksia (Paikallisliikenneliitto).



Kuva 4. Esimerkki pysäkkiympäristöstä (Paikallisliikenneliitto).

Esteettömällä bussipysäkillä on informaatiota monipuolisesti, oikein sijoitettuna, riittävällä tekstikoolla ja kontrastilla ilmaistuna. Esimerkiksi linjakartat, aikataulut



Kuva 5. Esteettömän bussipysäkin pysäkkikyltti (Paikallisliikenneliitto).

Kuljettajapalvelu, joka koostuu asiakaspalvelusta ja ajotavasta, on ajomatkan laatuun vaikuttava tekijä. Kuljettajien ajotaitoa ja palveluhalukkuutta arvostetaan. (Ojala&Pursula 1994)

Julkisen liikenteen peruspalvelutason määrittelyssä painotetaan matkaketjujen esteettömyyttä. Esteettömyys laajentaa vakiovuoroliikenteen käyttömahdollisuutta vähentäen erilliskuljetusten tarvetta.

4 LAATUKÄYTVIEN TARKASTELU

Työssä arvioidaan kahta erilaista laatukäytävähanketta Kouvolassa ja Tampereella. Arvioinnissa tarkastellaan laatukäytävän maankäyttöä, pysäkkien saavutettavuutta, pysäkkiympäristöjä ja joukkoliikenteen tarjontaa. Esteettömyyttä arvioitiin jo tehtyjä suunnitelmia tarkastelemalla (Tampere), maastokäynneillä ja vuorovaikutuksessa esteettömyysryhmien kanssa.

4.1 Arviointimenetelmät

Suunnitelmat, kartoitukset

Esteettömyysryhmät arvioivat laatukäytävien nykytilaa ja kehittämistarpeita. Ryhmään kutsuttiin liikunta- ja toimimisesteisten sekä ikääntyneiden edustajia. Sopivia henkilöitä tavoitettiin vammais- ja vanhusneuvostojen kautta sekä asukasfoorumien välityksellä. Tampereella ryhmään kutsuttiin myös laatukäytävän varrella sijaitsevista suurista työpaikoista edustajia, mutta asia ei herättänyt kiinnostusta. Esteettömyysryhmä havainnoi nykytilaa pitämällä nk esteettömyyspäiväkirjaa (liite 1). Päiväkirjan tavoitteena oli auttaa havaintojen jäsentämisessä ja säännöllisten havaintojen tekemisessä, jotta olennaisimmat esteettömyyspuutteet tunnistettaisiin. Havainnointi ei rajoittunut fyysisen ympäristön tarkkailuun vaan tavoitteena oli saada tietoa esimerkiksi informaation ja toimintojen sijainnin vaikutuksista esteettömyyteen. Esimerkkipaikkakunnilla järjestettiin ryhmille esteettömyystyöpaja, jossa arvioitiin nykytilaa ja kehittämistarpeita. Päiväkirjan ja työpajan tuloksista on tarkemmin kerrottu kappaleessa 5.3.

5 KOUVOLA

5.1 Laatuikäytävän esittely

Kouvolan seudulla matkatuotos on noin 0,05 joukkoliikennematkaa vuorokaudessa, kun saman kokoluokan kaupunkiseuduilla Suomessa tehdään keskimäärin 0,1-0,2 joukkoliikennematkaa vuorokaudessa. Keskimääräistä vähäisempi joukkoliikenteen kysyntä on osittain nähtävissä seurauksena korkeasta autoistumisasteesta. Kouvolan seudulla joukkoliikenteen käytön kannalta on myös olennaista, että pyöräilyetäisyyden ulkopuolella olevien lähiöiden määrä on vähäinen. Merkittävä osa väestöstä asuu kävely- tai pyöräilyetäisyydellä työpaikasta ja keskustan palveluista. Työmatkoista noin puolet on pituudeltaan alle 2 km, mistä johtuen kävely ja pyöräily ovat yleisimmät kulkumuodot.

Joukkoliikenteen ongelma Kouvolan seudulla on perustarjonnan takaaminen autottomille asukkaille. Kuntayhtymän kotitalouksista 33% on autottomia. Väestön ikääntyminen tulee kasvattamaan tätä ryhmää lähivuosina.

Kouvolan seudulla joukkoliikenteen **saavutettavuus** on todellinen ongelma suurten taajamien ulkopuolella. Tiiviissä kaupunkirakenteessa pidetään yleisesti hyväksyttävänä kävelyetäisyytenä pysäkillle 500 metriä. Harvempaan asutulla alueella yleensä hyväksytään 750 metrin kävelymatka. Joukkoliikenteen perustarjonnan takaaminen joukkoliikennekäytävien ulkopuolelle on alueella haaste. Yli kilometrin kävelyetäisyydellä joukkoliikennepalveluista asuu noin 14 000 henkilöä eli 14% alueen väestöstä. Näistä henkilöistä 8% asuu yli 2 km:n etäisyydellä joukkoliikenneyhteydestä ja 6% yli 3 km:n etäisyydellä. Vähintään perustasoisen joukkoliikenteen piirissä on 70% alueen asukkaista. Vähintään tavoitetasoinen joukkoliikenne palvelee 53 % alueen asukkaista.

Pendelöinti

Kouvolan seudulla asuu yli 40 000 työssäkäyvää henkilöä. Heistä hieman yli 36 000 on työssä Kouvolan seudulla. Kymmenen prosenttia Kouvolan seudun työllisistä käy siis työssä seutukunnan ulkopuolella.

Kouvolan seudun voimakkaimpia pendelöintisuuntia ovat Kotkan-Haminan seutu, Lahden seutu ja pääkaupunkiseutu. Näille seutukunnille suuntautuu Kouvolan seudulta enemmän työssäkäyntiä kuin niiltä vastaavasti käydään työssä Kouvolan seudulla. Kouvolan seudulta käydään eniten työssä pääkaupunkiseudulla (1 041 henkilöä) ja lähes yhtä paljon Kotkan-Haminan seudulla (946 henkilöä). Kouvolan seudulle tullaan eniten työhön Kotkan-Haminan seudulta (724 henkilöä).

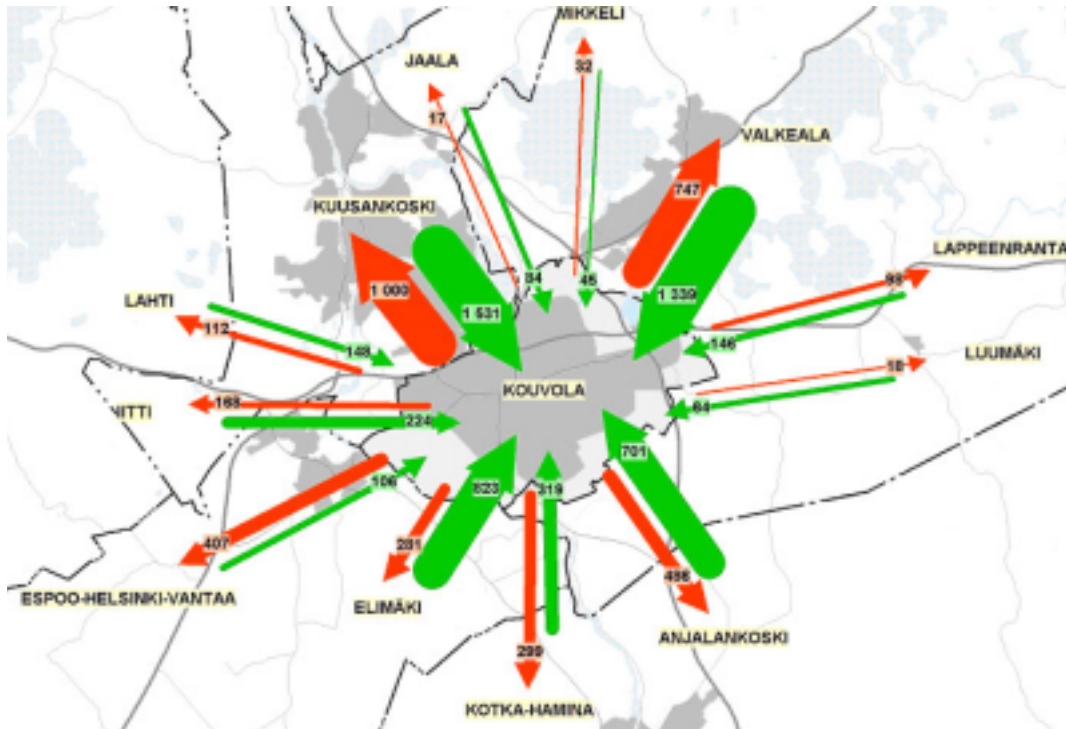
Seudun sisäinen pendelöinti on voimakkainta Kouvolan ja Kuusankosken välillä. Yleisesti Kouvolaan tullaan enemmän töihin kuin mitä Kouvolasta käydään työssä seudun muissa kunnissa.

Taulukko 1. Työssäkäynnin suuntautuminen Kouvolan seudulla (Kymenlaakson liitto).

Kouvolan seudulle suuntautuva työssäkäynti			Kouvolan seudulta muualle suuntautuva työssäkäynti			Yhteensä
Kouvolan seutu		36 217	Kouvolan seutu		36 217	36 217
Kuusankoski ->	Kouvola	1 531	Kouvola ->	Kuusankoski	1 000	
Valkeala ->	Kouvola	1 329	Kouvola ->	Valkeala	747	
Elimäki ->	Kouvola	823	Kouvola ->	Anjalankoski	486	
Anjalankoski ->	Kouvola	701	Kouvola ->	Elimäki	281	
Iitti ->	Kouvola	224	Kouvola ->	Iitti	168	
Kotkan-Haminan seudulta		724	Kotkan-Haminan seudulle		946	1 670
, josta Kotkasta		457	, josta Kotkassa		761	1 218
Kotka ->	Kouvola	223	Kouvola ->	Kotka	262	
Kotka ->	Anjalankoski	158	Anjalankoski ->	Kotka	268	
Kotka ->	Kuusankoski	48	Kuusankoski ->	Kotka	112	
Lahden seudulta		406	Lahden seudulle		573	979
Lahdesta		234	Lahteen		325	559
Nastolasta		92	Nastolaan		163	255
pääkaupunkiseudulta		227	pääkaupunkiseudulle		1 041	1 268
muu Uusimaa		72	muu Uusimaa		141	213
Lappeenrannan seudulta		218	Lappeenrannan seudulle		226	444
Iimäen seudulta		66	Iimäen seudulle		32	98
muu Etelä-Karjala		180	muu Etelä-Karjala		62	242
Luumäki		102	Luumäki		50	
Mikkelin seudulta		173	Mikkelin seudulle		108	281
Mikkelistä		64	Mikkelin		69	
muu Etelä-Savo		121	muu Etelä-Savo		26	147
Pieksämäki		65	Pieksämäki		4	
Heinolan seudulta		47	Heinolan seudulle		82	129
Loviisan seudulta		91	Loviisan seudulle		83	174
Porvoon seudulta		57	Porvoon seudulle		46	103
sisätyvät edellisiin lukuihin						

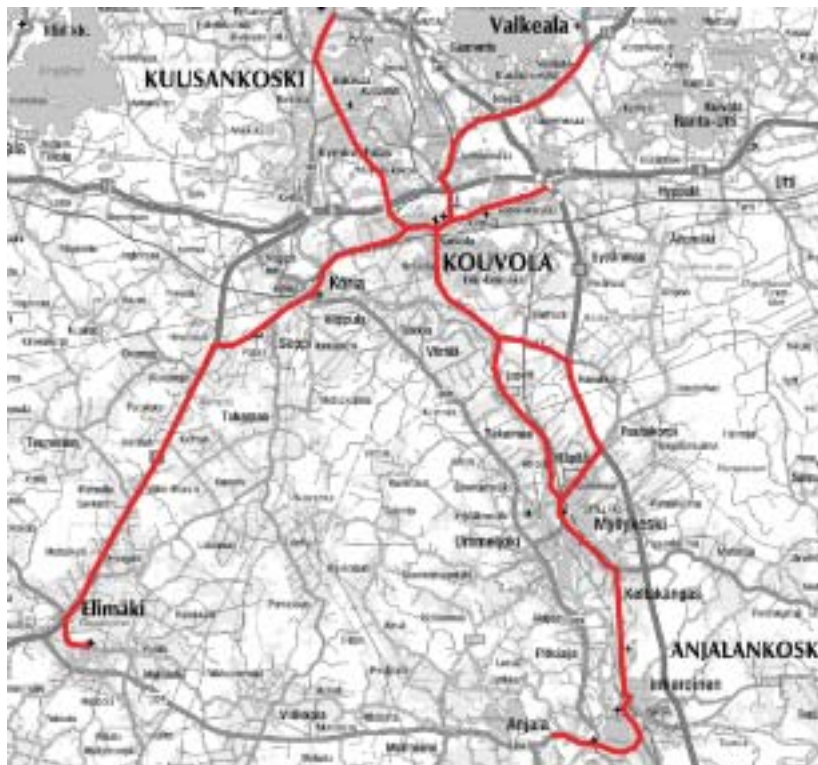
Kouvola on Kouvolan seudun työpaikkakeskittymä. Työssäkäyntivirrät muista Kouvolan seudun ja lähialueiden kunnista ovat selvästi suuremmat Kouvolaan päin kuin Kouvolaan muualla työssä käyvien määrät. Seudun sisäisistä pendelöintivirroista merkittävimmät suuntautuvat Kuusankoskelta, Valkealasta, Elimäeltä ja Anjalankoskelta Kouvolaan sekä Kouvolaan Kuusankoskelle ja Valkealaan.

Kouvolan seudulta kohdistuu merkittävintä työssäkäyntiä pääkaupunkiseudulle, Kotkan-Haminan seudulle ja Lahden seudulle. Kouvolan seudulle tullaan eniten töihin Kotkan-Haminan seudulta ja Lahden seudulta.



Kuva 6. Kouvola on Kouvolan seudun työpaikkakeskittymä.

Joukkoliikenteen kannalta edullisiksi maankäytön kehittämisalueiksi on esitetty tavoitetasoisen joukkoliikenteen (kuva 7) piirissä olevat kaupunkialueet Kouvola-Kuusankoski-Koria-Valkeala sekä Anjalankoskelta Inkeroinen, Myllykoski ja Anjala. Palvelutasomäärittely tehtiin "Joukkoliikenne maankäytössä" oppaan mukaisesti vuonna 1996.



Kuva 7. Tavoitetason joukkoliikenne Kouvolan seudulla.

Pilottikohteeksi Kouvolan seudulta valittiin joukkoliikenteen laatukäytävä Kuusankoskelta Kouvolan kautta Anjalankoskelle. (Kuva 8)



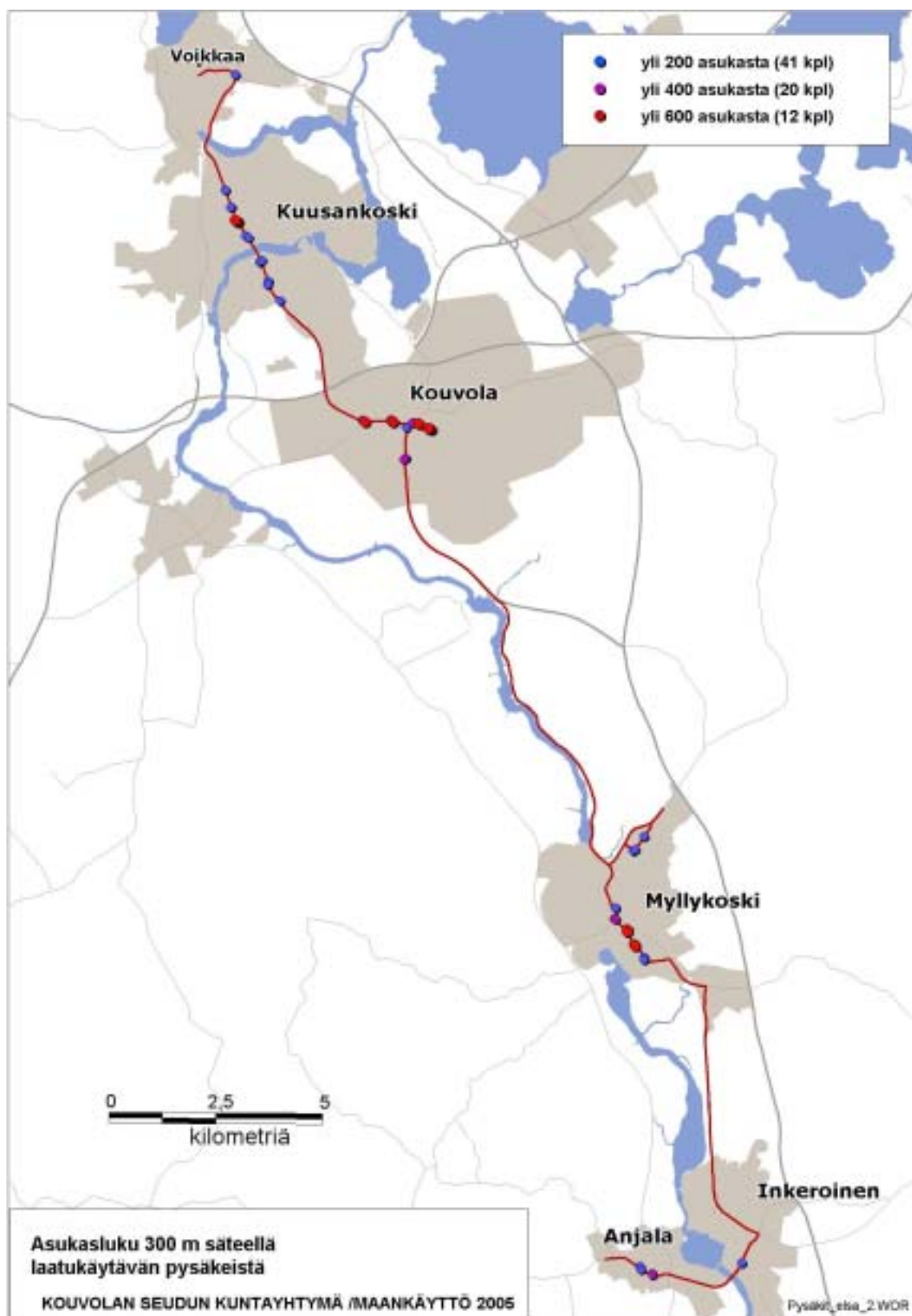
Kuva 8. Pilottikäytävä Kuusankoskelta Kouvolan kautta Anjalankoskelle.

Laatukäytävällä Anjalankoski – Kouvola – Kuusankoski on pääosin perustasoinen joukkoliikenteen tarjonta. Laatukäytävän alueella on runsaasti kuntien välistä pendelöintiä, mikä maankäytön kehittämisen rinnalla tukee laatukäytävän edellytyksiä.

Väestö Kouvolan seudulla (16,9%) on hieman iäkkäämpää kuin koko Suomessa (15,9%). Anjalankoskella ja Kuusankoskella yli 65 vuotiaiden osuus on suurempi kuin Kouvolassa (18-19%). Väkimäärän Kouvolan seudulla on arvioitu vähenevän väestöennusteiden mukaan.

5.2 Maankäyttö laatukäytävän varrella

Laatukäytävän varrella on kolme selkeää tiivistä, taajamamaista aluetta: Kuusankoski, Anjalankoski ja Kouvola. Kouvola ja Kuusankoski ovat miltei kasvaneet yhdyskuntarakenteellisesti toisiinsa kiinni. Sen sijaan Kouvolasta Anjalankoskelle laatukäytävän varrella on maaseutumaisia, lähes asumattomia alueita.



Kuva 9. Asukasluku 300m säteellä laatuikäytävän pysäkeistä.

5.3 Esteettömyysryhmän näkemykset

Näkemyksiä joukkoliikenteen esteettömyydestä kartoitettiin kyselyllä, joka postitettiin vammais- ja eläkeläisneuvoston sekä asukasyhdistysten edustajille laatukäytävän varrella. Kyselyyn vastasi seitsemän henkilöä (14 kartoitettua matkaa).

Kouvolassa vastaajissa oli ikääntyneiden lisäksi (>60v) työikäisiä; yhtä lukuun ottamatta kaikilla vastaajilla oli jokin liikkumis- tai toimimiseste. Liikkuessaan he käyttivät erilaisia apuvälineitä. Pääsääntöisesti vastaajat liikkuiivat muilla kulkumuodoilla kuin linja-autolla, mutta vain yksi (pyörätuolilla liikkuva) vastaaja ilmoitti, ettei koskaan käytä linja-autoa. Joukkoliikenteen helppokäyttöisyyteen vaikuttavina tekijöinä mainittiin:

- joustavuus
- aikataulujen yhteensopivuus
- kulkureitti pysäkille
- linja-autoon sisälle pääseminen: kuljettajan apu tai matalalattiabussi
- saavutettavuus

Suurimpina joukkoliikenteen käyttämättömyyteen vaikuttavina tekijöinä mainittiin:

- aikataulut
- sää, talvihoito
- pysäkkien saavutettavuus
- lipun hinta

Tyytymättömmimpiä vastaajat olivat aikatauluihin, vuorotiheyteen ja tiedonsaantiin aikatauluista ja reiteistä. Lipun hinnalla ei ollut yhtä suurta merkitystä. Linja-autojen osalta heikkona pidettiin kulkureittiä pysäkille ja sen turvallisuutta, turvallisuutta pysäkillä ja pysäkin varustelua. Itse matkustamista linja-autolla pidettiin turvallisena ja palvelua hyvänä. Rautatieaseman sijaintia ja kulkureittiä asemalle pidettiin hyvänä. Tyytymättömiä vastaajat olivat asemalta junalle johtavaan kulkureittiin, sen talvihoitoon ja turvallisuuteen. Rappuja ja luiskaa pidetään liian jyrkkänä. Rautatieaseman varustelua ja turvallisuutta pidettiin parempana kuin linja-autopysäkkien. Sen sijaan rautatieaseman kuulutukset eivät kaikuvassa asemahallissa erotu riittävästi.

Esteettömyyden työpajaan kutsuttiin samat tahot, joille kysely oli postitettu. Työpajaan osallistui 10 asiasta kiinnostunutta henkilöä, jotka edustivat asukasyhdistyksiä, vammaisjärjestöjä ja ikääntyneitä Anjalankoskelta, Kouvolasta ja Kuusankoskelta. Mukana oli myös liikennöitsijän edustaja, Etelä-Suomen linjaliikenne Oy:stä. Tilaisuus oli luonteeltaan keskustelevala, jossa Kouvolan seudun vammaisjärjestöjen puheenjohtaja, Keijo Kaskiaho piti lyhyen alustuksen esteettömyyden nykytilasta Kouvolan seudulla. Kaskiaho toi puheenvuorossaan esille sen, että Kouvola koskien on vuoden 2005 aikana valmistumassa esteettömyys selvitys. Hän painotti myös sitä näkökulmaa, että Kaakkois-Suomen väestö vanhenee muuta Suomea voimakkaammin. Liikkumisen esteettömyyttä parantavina tekijöinä hän mainitsi matalalattiabussit, terminaalien ja pysäkkien toimivuuden, tukipalveluista esim saatapalvelu sekä palvelu- ja taksiliikenne. Kaskiaho piti riittämättömänä yhteiskunnan tukemien vammaiskuljetusten määrää, 9 kertaa / kuukausi. Nk normaali-ihminen tekee kuukaudessa Kaskiahon mukaan 60-90 matkaa. Raideliikenteen esteettömyyden merkittävin on-

gelma on liian matala laitur (korotus, 35 cm, puuttuu) sekä puuttuvat hissit välilaitureille. Nykyistä kulkuyhteyttä tasoylikäytävien kautta pidettiin pitkänä ja talvisin turvattomana.

Joukkoliikenteen esteettömyyteen vaikuttavia tekijöitä arvioitiin kahdessa ryhmässä tarkastelemalla kyselylomakkeessa esitettyjä väittämiä ja keskustelemalla sen perusteella. Seuraavassa on ryhmitelty teemoittain esitettyjä mielipiteitä linja-autolla matkustamisesta:

1. Hinta, tarjonta ja informaatio

Hintaa pidettiin melko kalliina - tosin vammaislipulla matkustettaessa kohtuullisena. Vuorotiheys Anjalankoski-Kouvola välillä on liian harva, etenkin kesällä, jolloin koululaisvuorot eivät kulje (1 krt/tunti). Linja-autovuoroja on Kouvolan seudulla karsittu kannattamattomina illoista ja pyhäaamuista vähäisestä kysynnästä johtuen.

Osallistujat eivät myöskään tienneet, ettei aikataulukirjaa enää jaeta joka kotiin. Tätä pidettiin heikennyksenä informaation saatavuuteen. Osallistujat toivoivat tietoa siitä, missä ja milloin matalalattiabussit liikkuvat. Aikataulukirjaan toivottiin selkokielistä informaatiota - osallistujat arvioivat ikääntyneillä olevan ongelmia tekstin ymmärryksessä.

Kouvolan seudulla, Kuusankoskella ja Anjalankoskella on asuinalueita, joilta ei ole toimivaa joukkoliikenteen reittiä ja nykyisille reiteille on liian pitkä matka. Esimerkkinä mainittiin Kuusankoskella sijaitseva Voikkaan alue. Liian harvoin linja-autoja osallistujien mielestä kulkee Sairaalanmäelle (Anjalankosken sairaalalle).

2. Kulkureitit pysäkeille

Pysäkin sijaintia pitäisi osallistujien mukaan arvioida suhteessa asuinpaikkaan. Kulkureittien tason koettiin vaihtelevan hyvin paljon esimerkiksi joissain paikoissa pysäkillä pääseminen rollaattorilla on mahdollisuus. Linja-autopysäkkien talvihoidossa suurin puute on pysäkkien auraamattomuus - lumivallit pysäkkikatoksissa tai pysäkkien kohdalla heikentävät niiden käytettävyyttä.

3. Pysäkin ja linja-auton varustelu

Pysäkin vähimmäisvarusteluna pidettiin koroketta linja-autoon nousemisen helpottamiseksi. Merkittävänä tekijänä pidettiin myös katosta, penkkiä ja aikatauluinfoa. Etenkin Kuusankosken keskustan pysäkeille toivottiin korotusta pysäkeille. Pysäkki-informaation ylläpitäminen koettiin ongelmaksi, koska aikataulut vaihtuvat jopa 3 kertaa vuodessa. Kouvolan kaupunki on paikkakunnista ainoa, joka ylläpitää aikatauluja pysäkeillä.

Yleensä ottaen pysäkin varustelun lähtökohtana pitäisi olla ympäristö, jossa se sijaitsee. Pysäkkien ulkonäössä voisi toteuttaa paikallista omaleimaisuutta ja kannustaa esim kyläyhdistyksiä pysäkkien rakentamiseen. Pysäkkien nykyistä varustelua pidettiin heikkona ja huonona tavoitetilaa nähden.

Matalalattiakalustoa pidettiin hyvänä ja tärkeänä tekijänä liikkumisen esteettömyyden näkökulmasta. Linja-autojen käytävätilojakin pidettiin toisinaan ahtaina.

4. Matkustamisen turvallisuus ja mukavuus

Keskusta-alueilla liikkumisen turvallisuutta haittaavaksi tekijäksi koetaan "laitapuolen kulkijat". Esimerkiksi rautatieaseman ympäristö koetaan viikonloppuillaisin sosiaalisesti uhkaavaksi ympäristöksi.

Itse matkustustapahtumaa linja-autossa pidetään turvallisena sen jälkeen, kun on päässyt penkille istumaan. Kuljettajan huomaavaisuudesta on kiinni, ehtiikö penkille istumaan ennen linja-auton liikkeelle lähtöä vai ei.

Junalta-bussiin vaihdossa tulee kiire / myöhästyy, mikäli juna on myöhässä. Aikataulut on sovitettu niin tiukasti yhteensopiviksi, että pelivara puuttuu. Tiedottaminen linja-auton ja junan kesken myöhästymisistä ei vaikuta toimivan.

Merkittävinä kohteina, jotka linja-autolla pitäisi saavuttaa pidettiin julkisia ja kaupallisia palveluja ja rautatieasemaa. Ikääntyneiden näkökulmasta merkittäviä kohteita ovat myös esim hautausmaa, palvelukoti ja vanhainkoti.

Raideliikennettä tarkasteltiin erillisenä kokonaisuutena. Raideliikenteestä osallistujat esittivät seuraavia näkemyksiä:

1. Hinta, tarjonta ja informaatio

Mielipiteet lipun hinnasta vaihtelivat. Aikatauluissa toivottiin parempaa yhteen sopivuutta linja-autoliikenteen kanssa. Esimerkiksi Kouvolan asemalla myöhästyessään jatkoyhteydestä (linja-autosta) joutuu useimmiten odottamaan tunnin seuraavaa vuoroa. Informaation tarjonta internetissä on junaliikenteen osalta riittävää.

2. Kulkureitit matkakeskukseen ja laitureille

Matkakeskuksen sijaintia pidettiin hyvänä, osallistujat pitivät positiivisena asiana myös linja-autojen ja junan sijainnin "saman katon alla". Kulkureitti asemalle ja laitureille sen sijaan on hankala. Myös kulkureittien talvihoidossa koettiin olevan parantamisen varaa. Puutteista johtuen ei kulkureittiä pidetty erityisen turvallisena.

3. Matkakeskuksen ja junan varustelu

Varustelultaan matkakeskusta pidettiin kohtuullisena - lattian pintamateriaalin todettiin talvella olevan liukas. Mielikuvat matkakeskuksen ympäristöstä ovat negatiivisia, mikä aiheuttaa etenkin ilta-aikaan koettua turvattomuuden tunnetta.

4. Matkustamisen turvallisuus ja mukavuus

Itse matkustamistapahtumaa junassa pidettiin mukavana, kunhan on löytänyt oikean vaunun. Nykyisissä IC- junissa käytettävät näyttönumerot vaunujen ulkopuolella ovat heikkonäköisten kannalta ongelmallisia. Pelkotiloja ja turvattomuuden tunnetta liittyy junan vaihtamiseen - ehdinkö ajoissa.

Yhteenvetoa Kouvolan esteettömyysryhmän näkemyksistä, mitä on esteettömyys joukkoliikenteen laatuikäytävässä:

- *Olisi edes pysäkki!*
- *Kulkureittien ja pysäkkien talvihoito niin linja-autoon kuin junaan pääsemiseksi tärkeää.*
- *Lisää matalalattiabusseja!*
- *Joukkoliikenne ei saavuta kaikkia, vuorotiheys ja verkko ei ole riittävä*
- *Aikatauluinformaatiota ei ole riittävästi saatavilla*

5.4 Pysäkkiympäristön nykytila

Yhteysvälillä Kuusankoskelta Kouvolaan pysäkit ovat fyysisesti kohtuullisen esteettömiä. Kaikilla pysäkeillä on katos, mikä on merkittävä esteettömyyteen vaikuttava tekijä (Kuva 10).



Kuva 10. Tyypillinen pysäkki Kuusankosken ja Kouvolan välillä. Kuusaantie, Katsastusaseman kohta. Odotustila on korotettu, katos tarjoaa suojan ja levähdysmahdollisuuden, pysäkillä on järjestetty yhteys, linja-autoilla ei ole ongelmia pysähtyä odotustilan viereen. Informaatio on puutteellista.

Toinen tärkeä tekijä on pysäkkikoroke, joka madaltaa askelmaa pysäkiltä linja-autoon. 20%:lta tämän yhteysvälin pysäkeistä puuttuu koroke! (Kuva 11) Merkittävää on myös pysäkin muotoilu liikennöivän linja-auton kannalta. Jos linja-autoa ei pystytä ajamaan suoraan pysäkin suuntaisesti kuihtuu etu matalalattiabussin matalammasta askelmasta. (Kuva 12)



Kuva 11. Pysäkki, jolla katos ja kevyenliikenteen yhteys, mutta jolta puuttuu pysäkkikoroke ja matkustajainformaatio, Kuusaantie, Nevakujan ja Isomäen tien välillä.



Kuva 12. Bussin ajokulman vaikutus askelmaan.

Noin 20%:lle pysäkeistä johtaa kevyen liikenteen yhteys, jolla on suuret korkeuserot (Kuva 13).



Kuva 13. Pysäkki, jolle johtavalla kevyen liikenteen väylällä suuret korkeuserot, Hämeentien liittymä, Kouvola. Heikosti liikkuvilla on suuria vaikeuksia päästä pysäkille ja liukkaalla yhteys on vaarallinen.

Muutamilla pysäkeillä on havaittavissa korjausta vaativia kulumia ja rikkoutumia (Kuva 14). Tällaiset yksityiskohdat voivat katkaista liikuntarajoitteisilta kokonaan pääsyn pysäkillle, joka muutoin olisi esteettömästi saavutettavissa.



Kuva 14. Pysäkki, jolle johtavalla kevyen liikenteen yhteydellä pahoin vaurioitunut päällyste, Sairaalantien liittymä, Kuusankoski.

Miltään yhteysvälin pysäkeistä ei löydy informaatiota pysäkkiä palvelevista linjoista tai aikatauluista.

Kouvolan matkakeskuksen linja-autoterminalissa on linja-autoliikenteen esteettömyys hyvä verrattuna muuhun seutuun sekä junaliikenteen esteettömyyteen matkakeskuksella.

Ajantasainen informaatio (Kuva 15) parantaa tiedonkulkua, pienentää odotusaikoja ja lisää luottamusta joukkoliikennejärjestelmään.

Matkakeskuksen linja-autopysäkit ovat mitoitukseltaan esteettömiä ja niiden varusteluun kuuluu roskakorit, kartat ja penkit.

Junaliikenteen esteettömyys ei matkakeskuksessa ole yhtä hyvissä kantimissa. Pääsy laitureille on jyrkkien ramppien kautta liikuntaesteisille erittäin vaativa ja edellyttää taitavaa auttajaa. (Kuva 16)



Kuva 15. Ajantasaista informaatiota Kouvolan matkakeskuksella.



Kuva 16. Liikuntaesteisille osoitettu liian jyrkkä kulkureitti laitureille matkakeskuksella.

Yhteysvälillä Kouvolasta Myllykoskelle pysäkit ovat pääsääntöisesti pelkkiä tolppia ja levennyksiä tien varressa. (kuva 17)



Kuva17. Tyypillinen pysäkki Jokisillantiellä Myllykoskelle päin.

Erityisesti eteläsuunnan pysäkeiltä puuttuvat pääsääntöisesti kevyen liikenteen yhteydet kokonaan. Pysäkeillä ei ole katosta, koroketta eikä minkään laista informaatiota. Pohjois-suunnan pysäkeille on paikoitellen paremmat kevyen liikenteen yhteydet ja pysäkkikorokkeet (Kuva 18). Kevyen liikenteen yhteyksissä esiintyy paikoitellen vakavia puutteita, kuten Kuvassa 19.



Kuva 18. Pysäkki Jokisillantiellä Kouvolaan päin. Kevyen liikenteen väylältä tasoero korokkeelle on luiskattu, mikä helpottaa lastenvaunujen kanssa liikkuvaa.



Kuva 19. Pysäkki Myllykoskentiellä. Pysäkille ei johda jalankulku yhteyttä takaa kulkevalta kevyen liikenteen väylältä.

Myllykoskella pysäkeille on jonkinlaiset yhteydet kevyen liikenteen väyliltä ja pysäkeillä on vanhat katokset, joissa penkit. Pysäkeillä on hyvä koroke madaltamassa askelmaan bussiin noustaessa ja siitä poistuttaessa. (Kuva 20)



Kuva 20. Pysäkki Myllykoskella. Pysäkki on muutoin toimiva, paitsi linja.-autoa on erittäin vaikea pysäyttää korokkeen suuntaisesti.



Vt 15:n kautta kulkevalla reitillä tien varrella on pysäkeillä ainoastaan tolpat ja pienet pysäkkilevennykset.

Yhteysvälillä Myllykoskelta Inkeröisiin pysäkeiltä puuttuu 70 prosenttisesti korokkeet. Myllykosken lähistölle on rakennettu korokkeita, joille pääsy on apuvälineiden käyttäjille vaikeaa. (kuva 21)

Kuva 21. Pysäkki Myllykosken ja Inkeröisten väliltä. Murske vaikeuttaa pääsyä pysäkkikorokkeelle, jolle johtaa kapea luiska.

Inkeröisten terminaalilla pysäkkien taso on hiukan seudun muita osuuksia korkeampi. Pysäkeillä on korokkeet ja osalla pysäkeistä vanhat katokset. Katoksettoman kaukoliikenteen pysäkin kilpi on jäänyt kasvillisuuden sekaan. (Kuva 22)



Kuva 22. Kaukoliikenteen pysäkki Inkeröisten terminaalilla.

Terminaalialueen suojateistä osa on madallettu reunakivettömiksi kuten kuvassa 23. Tämä ratkaisu helpottaa apuvälineiden kanssa kulkevia, mutta vaikeuttaa vastaavasti näkövammaisten kulkemista. Esteettömällä pysäkkialueella suositellaan käytettäväksi matalaa reunakiveä.

Kuva 23. Suojatie ilman reunakiveä, jolloin näköesteiset eivät hahmota suojatien alkamiskohtaa.



Inkeröisten terminaalin pysäkkikatokset ovat vanhat ja ränsistyneet eikä niistä löydy mitään aikataulutietoja. Liikennöintisuunnat löytyvät pysäkeiltä, mutta liikennöiviä linjoja ei. Terminaalialue vaikuttaa pysäkkikatosten kunnon johdosta epäsiistiltä (Kuva 24). Se ei herätä luottamusta joukkoliikennejärjestelmän toimivuuteen eikä lisää turvallisuuden tunnetta autoa odottaessa.



Kuva 24. Pysäkkikatokset Inkeröisissä.

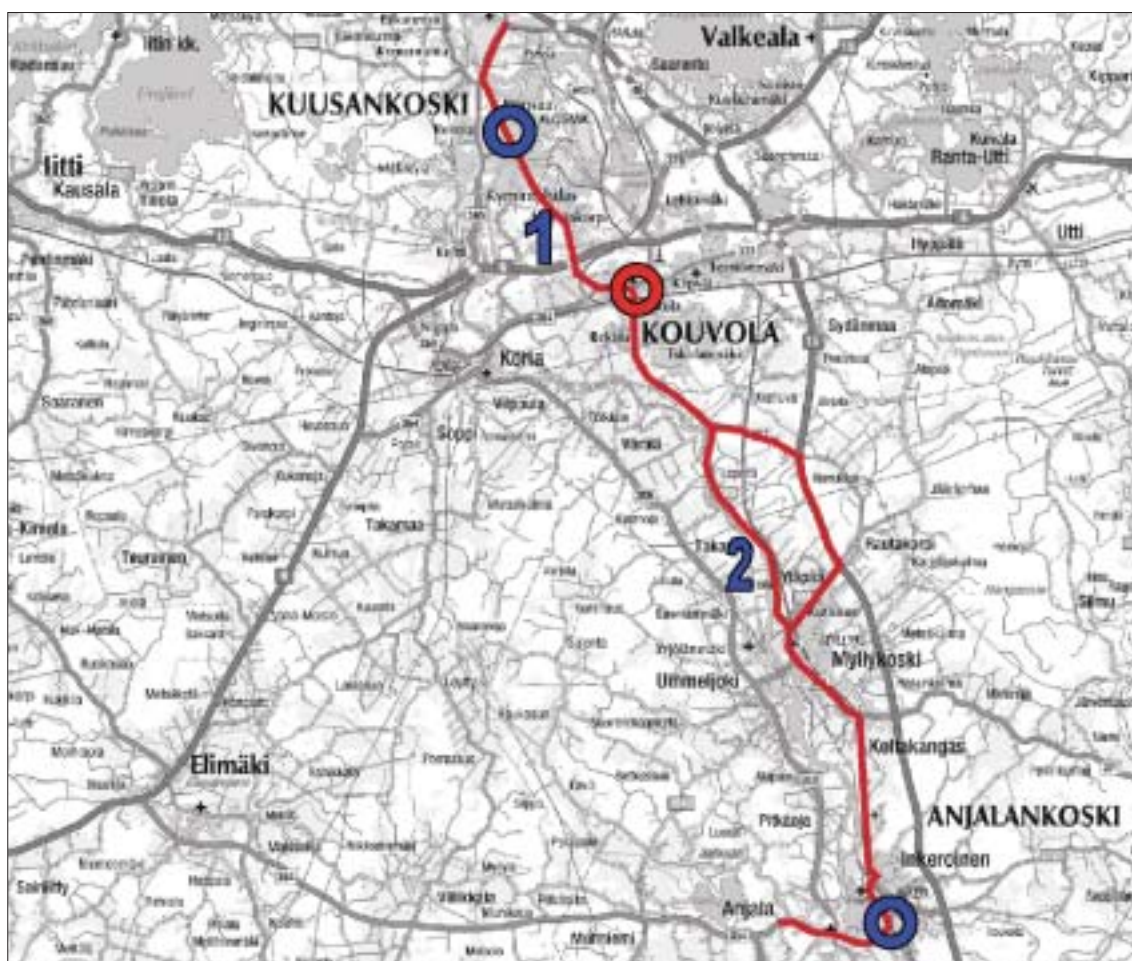
Yhteysvälillä Inkeröisistä Anjalaan pysäkeistä noin 50%:lla on pysäkkikoroke, mutta ei katosta. Toiselta 50%:lta puuttuu sekä katos, että pysäkkikoroke.

Kuva 25. Pysäkki Inkeröisten sillan vierestä Anjalaan päin. Ei katosta, ei informaatiota, mutta kevyen liikenteen yhteys pysäkille ja koroke. Tosin koroke on epätasainen ja kalteva sekä mitoitukseltaan liian lyhyt.



Kouvolan seudun kuntayhtymässä selvitettiin samanaikaisesti laatukäytävän pysäkkien lähiympäristöä, lähiympäristön palvelujen ja työpaikkojen sijoittumista sekä asukasmäärää. Tietokannan pohjana olivat Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys ja kuntien rekisterit, joita täydennettiin Maankäytön omalla kartoituksella. Selvityksen yhteydessä pysäkit myös nimettiin ja numeroitiin. Jatkossa rekisteriä voi hyödyntää aikataulujen laadinnassa sekä pysäkkien esteettömyyden kehittämisessä (Liite 1 Pysäkkirekisterin rakenne).

5.5 Yhteenvedo laatukäytävästä



Kuva 26. Pilottikäytävän jako osiin pysäkkien nykyisen palvelutason mukaan.

Saavutettavuus

Laatukäytävä on sijoitettu pääosin olemassa olevaan rakenteeseen. Laatukäytävällä on taajamien kohdalla tiivistä asutusta ja palveluja laatukäytävän läheisyydessä. Uutta maankäyttöä on täydennyskaavoituksen yhteydessä kohdistettu laatukäytävän varteen. Yhdyskunta-

rakenteen tiiviys laatukäytävän varrella vaihtelee huomattavasti, Kouvolan ja Anjalankosken välillä on maaseutumainen jakso.

Joukkoliikenteen tarjonta

Kouvolan seudulle ollaan perustamassa MPK:ta eli matkapalvelukeskusta, ainakin Kuusankoskella on erillisiä palvelureittejä ajavia vuoroja.

Junaliikenteestä on saatavilla hyvin informaatiota. Linja-autoliikenteestä on laadittu yhdistelmäaikataulu, jota ei kuitenkaan enää jaeta koteihin.

Kuljettajien asiakaspalveluosaamiseen pitäisi kiinnittää enemmän huomioita. Kuljettajan käyttäytyminen ja esiintyminen niin kuljettajana kuin asiakkaiden palvelijana vaikuttaa voimakkaasti matkustajien arvioihin joukkoliikenteen miellyttävyydestä, sujuvuudesta ja käyttömahdollisuuksista.

Pysäkkiympäristöt

Yhteenvetona voidaan todeta, että yhteysvälillä Kouvolasta Kuusankoskelle (numero 1 kuvassa 26) pysäkkien nykytaso on parempi kuin yhteysvälillä Kouvolasta Anjalankoskelle (numero 2 kuvassa 26).

Tarkastelun kohteena olevalla laatukäytävällä pysäkkien ja niiden lähiympäristön laatutaso vaihtelee voimakkaasti. Onkin syytä määritellä, mikä on realistinen tavoitetaso Kouvolan seudun joukkoliikenteen laatukäytävien varren pysäkeille.

6 TAMPERE

6.1 Laatukäytävä

Tampereen pilotin tarkastelukohteena on joukkoliikenteen laatukäytävä Tampereen Keskustorilta Nokialle. Tampereen länsipuolisten alueiden täydennysrakentamista rajoittaa osaltaan liikenteen välityskykyongelmat Pispalan kannaksella. Joukkoliikenteellä on keskeinen merkitys Tampereen keskustan saavutettavuuden turvaamisessa lännestä. Välillä liikennöi lukuisia Tampereen kaupungin liikennelaitoksen vuoroja sekä Paunun vuoroja Nokialle ja Länsilinjojen vuoroja Ylöjärvelle. Pispalan valtatiellä on tehty mittavia joukkoliikennejärjestelyjä ja laatukorridorin siirtämisestä Paasikiventielle on keskusteltu.



Kuva 27. Nokian suunnan laatukäytävä Tampereen seudulla.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on määritelty maankäytön painopistesuuntiin joukkoliikenteen laatukäytävät. Laatukäytävämäärittelyllä on haluttu ohjata kehittämisen resursseja laatukäytäville. Joukkoliikenteen laatukäytävien määrittely ja sijoittuminen liikennejärjestelmässä perustuvat seudun työssäkäynnin tukemiseen. Nokian ja Tampereen välillä on runsaasti säännöllistä työssäkäyntiliikennettä (ks Tilastokeskuksen lukema). Laatukäytävän fyysisellä sijoittelulla on pyritty tukemaan sujuvaa joukkoliikennettä ja kilpailukykyisiä matkainkajia henkilöauton kanssa.

Henkilöautotiheyden kasvaessa joukkoliikenteen osuus matkoista ja liikennesuoritteesta on vähentynyt. Usein viitataan joukkoliikenteen noidankehään, jossa palvelutason heikkeneminen aiheuttaa matkustajamäärien vähenemistä, liikenteen kannattavuuden alenemista ja henkilöautoistumisen edistymistä, jotka edelleen vaikuttavat heikentävästi joukkoliikenteen palvelutasoon.

Käynnissä olevassa koko kaupunkiseutua koskevassa liikennepoliittisessa ohjelmassa joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen on yksi keskeisistä teemoista erityisesti joukkoliikenteen nopeuttamiseksi.

Tampereella joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus matkaryhmittäin on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Joukkoliikennematkojen osuudet kulkumuotojakaumasta. (Liikennejärjestelmän muutosten sekä asumisen, työssäkäynnin ja palvelujen sijoittumisen vaikutukset matkustuskäyttäytymiseen, Kalenoja, Murto 2000)

matkaryhmä	osuus havaintoaineistossa
kotiperäiset työmatkat	20%
kotiperäiset koulumatkat	33%
kotiperäiset ostos- ja asiointimatkat	13%
muut kotiperäiset matkat	15%
ei-kotiperäiset matkat	9%

6.2 Laatuikäytävän vaikutukset maankäyttöön

Joukkoliikenteen huomioiminen yleiskaavoituksessa on lisääntynyt voimakkaasti viimeisen vuosikymmenen aikana. Joukkoliikenneikäytävien varrelle pyritään osoittamaan yleiskaavoituksessa riittävä väestöpohja.

Tampereen kantakaupungin yleiskaava on valmistunut vuonna 1998. Nokian suunnan joukkoliikenteen laatuikäytävä ei ehtinyt kantakaupungin yleiskaavaan mukaan. Yleiskaavan luonne oli kuitenkin voimakkaasti kantakaupunkia tiivistävä, mikä on joukkoliikenteen kannalta hyvä vaihtoehto. Kaavassa määriteltiin 140 täydennysaluetta kantakaupungin alueelle. Nokian suunnan laatuikäytävän vaikutusalueelle näistä osuu jokunen. Laatuikäytävän vaikutusalue on niin tiiviisti rakennettua, että sitä ei yleiskaavassa kovin merkittävästi pystytty tiivistämään. Täydennysalueet laatuikäytävän vaikutusalueella sijoituivat lähelle Nokian rajaa. Tämän kantakaupungin yleiskaavan jälkeen ei laatuikäytävän vaikutusalueelle ole valmistunut osayleiskaavoja.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on määritelty maankäytön painopistesuuntiin joukkoliikenteen laatuikäytävät. Laatuikäytävämäärittelyllä on haluttu ohjata kehittämisen resursseja laatuikäytävälle. Laatuikäytävistä on laadittu pieniä kehittämistoimenpiteitä koskevat toteuttamissuunnitelmat. Toteutuksen hallinta on ollut puutteellista ja monet asiat ovat isännättöminä jääneet toteutumatta.

Joukkoliikenteen etuisuuksien toteuttaminen laatuikäytävillä on edennyt Tampereen ruuhkaisella Pispalan kannaksella on toteutettu joukkoliikennetuisuudet Pispalan valtatiellä. Keskusteluja käydään Tampereen itäisen sisääntulotien (Kekkonen-Paasikiventie) joukkoliikenne-etuisuuksista.

Käynnissäolevassa koko kaupunkiseutua koskevassa liikennepoliittisessa ohjelmassa joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen on yksi keskeisistä teemoista erityisesti joukkoliikenteen nopeuttamisen lähtökohdista.

6.3 Esteettömyysryhmän näkemykset

Näkemyksiä joukkoliikenteen esteettömyydestä kartoitettiin **kyselyllä**, joka postitettiin vammais- ja eläkeläisneuvoston sekä asukas yhdistysten edustajille laatukäytävän varrella. Tampereella kyselyyn vastasi seitsemän henkilöä (41 kartoitettua matkaa). Tampereella kahta lukuun ottamatta kaikilla vastaajilla oli jokin liikkumis- tai toimimiseste. Ainoastaan yksi vastaaja oli antanut palautetta joukkoliikenteestä (kuljetuspäällikölle). Useimpien vastaajien mielestä palautteenantomahdollisuuksia olisi parannettava. Vastaajille esitettiin joukko ominaisuuksia, joiden toteutumista heidän piti arvioida (hyvin / huonosti / en osaa sanoa -asteikolla) *lomake liitenro*. Vastaajat olivat tyytyväisiä vuorotiheyteen, pysäkin sijaintiin ja kulkureitteihin pysäkeille, turvallisuus koettiin hyväksi niin pysäkillä kuin linja-autossakin. Parannettavaa nähtiin lipun hinnassa, aikatauluissa ja kulkureittien talvihoidossa.

Matkapäiväkirjavastauksissa merkittävin syy joukkoliikenteen käyttämättömyyteen oli se, että reittiä määränpäähän ei ollut, se oli epämukava tai matkaan olisi sisällynyt monta vaihtoa. Pispalan valtatie ruuhkaisuus tai runsas väkimäärä linja-autossa mainittiin usein matkalla havaittuna ongelmana. Kuljettajan käyttäytyminen (palvelu) vaikutti merkittävästi matkustajien kokemaan matkan onnistumiseen. Kuljettajan työkeys sai huonolle tuulelle -kohteliaisuus ja iloisuus tarttuivat: "Onnistunut aamu, kuljettaja sanoi hyvää huomenta", totesi eräs vastaaja. Matkapäiväkirjan pitäjät mainitsivat erillisenä havaintona sen, jos kuljettaja ei pysäytysmerkistä huolimatta ottanut matkustajaa kyytiin.

Tampereella Pispalan valtatie laatukäytävässä perusasiat olivat vastaajien mielestä yleisesti ottaen kunnossa. Joukkoliikenteen tarjontaa pidettiin riittävänä, aikatauluissa, lipun hinnassa ja kulkureittien talvihoidossa sen sijaan nähtiin parantamisen varaa. Päiväkirjavastauksen perusteella kuljettajan käyttäytymistä tarkkaillaan ja sillä on huomattava vaikutus matkustajien viihtyisyyteen.

Esteettömyyden työpajaan kutsuttiin samat tahot, joille kysely oli postitettu. Työpajaan osallistui 7 asiasta kiinnostunutta henkilöä, vammaisneuvostosta, Invalidiliitosta ja asukas yhdistyksistä Tampereelta. Mukana oli liikennöitsijöiden edustajista TKL ja Väinö Paunu Oy. Tilaisuus oli luonteeltaan keskustelevalta, jossa konsultti piti lyhyen alustuksen selvityksen tarkoituksesta ja esteettömyyteen vaikuttavista tekijöistä.

Keskustelua käytiin vilkkaasti ja osallistujat esittivät useita parannusehdotuksia, jotka on ryhmitelty teemoittain:

1. Kulkureitti pysäkille

Pysäkille johtaviin kulkureitteihin pitäisi kiinnittää huomiota pysäkkejä sijoitettaessa. Ikääntyneet eivät jaksaa kiivetä korkealle mäelle. Pysäkille johtavat suojatiet pitäisi olla turvallisia, esimerkiksi liikenteenjakajan sijoittaminen siten, ettei se muodosta näkyvyydestä.

2. Pysäkin ja linja-auton varustelu

Katos, aikataulut ja roskikset koettiin pysäkin viihtyisyyttä parantavina tekijöinä. Pysäkeillä olevat mainokset eivät saa peittää näkyvyyttä linja-auton saapumissuuntaan. "Korkean" pysäkkivarustelua tarvitsevana kohteina mainittiin keskusta-alueen pysäkit ja terveystaseman kohta.

Pysäkki pitäisi olla korokkeellinen, jotta matalalattiabussi voisi toimia tarkoituksenmukaisesti.

Linja-auton varustelun osalta toivottiin eri korkeuksilla olevia istuimia ja kädensijoja, joista voi ottaa tukea. Istuimien materiaalin todettiin olevan useimmiten liian "liukas", mikä aiheuttaa koetun turvattomuuden tunnetta. Matkustajat pelkäävät liukuvansa liukkaalta penkiltä käytävälle.

Linja-autoissa lisävarusteena olevien pyörätuoliluiskien käyttömahdollisuuksista ja niihin liittyvistä hankaluuksista keskusteltiin. Nykyisellään pyörätuoliluiskien käyttö on pientä. Syynä tähän voi olla huoltamisen puute tai kuljettajan osaamattomuus käyttää luiskaa. Luiskan käyttämistä vaikeuttaa myös se, että kuljettaja ei voi poistua paikaltaan ja tulla auttamaan. Osallistujat toivoivat, että esim vammaisjärjestöille tiedotettaisiin luiskien käyttöön liittyvistä ongelmista. Tiedottamattomuus johtaa käsitukseen kuljettajan palveluhaluttomuudesta.

3. Informaatio

Osallistujat eivät tienneet, että kaikilla on mahdollisuus käyttää palvelulinjoja. Palvelulinjojen reiteistäkään ei ollut käsitystä eikä tietoa, missä reiteistä tiedotetaan. Tilaisuudessa todettiin, että asiasta pitäisi tiedottaa vielä enemmän. Ajatuksena esitettiin myös, että palvelulinjojen aikataulut esitettäisiin aikataulukirjassa. Aikataulukirjassa pitäisi olla linja-autojen aikataulut mahdollisimman laajasti.

Tampereen kaupungin liikennelaitoksen internet-sivuilla oleva informaatio ja reittipalvelut olivat osallistujille tuntemattomia. Useimmat heistä eivät aio niitä jatkossaakaan käyttää - joko heillä ei ole internet-yhteyksiä käytössä tai esittämistapaa pidettiin vieraana.

Aikatauluihin toivottiin tiedottamista matalalattiabussien kulkureiteistä.

Tampereella käytössä olevia reaaliaikaisia näyttötauluja pysäkeillä pidettiin hyvinä. Parantamisedotuksena esitettiin, että näyttö toimisi molempiin suuntiin (nyt näyttö vain toiseen suuntaan). Lisäksi pidettiin tarpeellisena, että rautatieaseman sisätiloissa olisi reaaliaikainen näyttötaulu.

Tärkeänä informaatiomuotona pidettiin myös pysäkkikohtaista kuulutuspalvelua linja-autoissa. Kuulutuspalvelu parantaisi etenkin näkövammaisten matkustamisen esteettömyyttä.

4. Kuljettaja palvelualan työntekijänä

Kuljettajan hyvällä asenteella ja palveluhaluudella voidaan korjata monta epäkohtaa.

5. Liikenteen sujuvuus

Pispalan valtatie liikenneluuhkat koettiin matkustusmukavuutta heikentävinä tekijöinä - myös ruuhkaisuus linja-autossa koettiin matkustusmukavuutta ja matkustamisen turvallisuutta heikentäväksi tekijäksi.

Vuorotiheyttä pidettiin pääosin riittävänä, sen sijaan bussien "peräkkäin ajaminen" koettiin erityisen ärsyttäväksi. Joitakin parannusehdotuksia esitettiin myös linja-autojen reitteihin.

Reittiyhteyksistä keskusteltaessa osallistujat toivoivat yhteyttä esim asuinalueilta Lie-lahteen, missä sijaitsee huomattava määrä kaupallisia palveluja. matkan hintaa ei niinkään pidetty liikkumisen esteenä. Osallistujat toivoivat pidennyksiä eläkeläislippujen voimassa oloaikoihin. Seutulippu on onnistunut palvelu ja maksukorttia pidettiin käteistä parempana maksuvälineenä.

Osallistujien taholta pidettiin Tampereen kaupungin liikennelaitoksella käyttöön otettua osallistuvan suunnittelun kulttuuria hyvänä. Toimintatapaa, jossa erityisryhmien näkemykset otetaan huomioon jo suunnitteluvaiheessa, koettiin hyväksi käytännöksi.

Yhteenvedoa Tampereen esteettömyysryhmän näkemyksistä, mitä on esteettömyys joukkoliikenteen laatuikätyvässä:

- *Pysäkkikoroke ja matalalattiabussi - bussiin pääseminen.*
- *Lisää informaatiota palvelulinjojen käyttömahdollisuuksista.*
- *Kuljettajan palveluhalukkuudella merkittävä vaikutus*
- *Vaihtaminen vähentää linja-auton käyttäjiä*
- *Osallistuva suunnittelu tukee esteettömyyttä*

6.4 Laatuikätyvälle esitetyt toimenpiteet

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa laatuikätyvämäärityllä on haluttu ohjata kehittämisen resursseja laatuikätyville. Laatuikätyvistä on laadittu pieniä kehittämistoimenpiteitä koskevat toteuttamissuunnitelmat. Toteutuksen hallinta on ollut puutteellista ja monet asiat ovat isännättöminä jääneet toteutumatta.

Joukkoliikenteen etuisuuksien toteuttaminen laatuikätyvillä on edennyt Tampereen ruuhkaisella Pispalan kannaksella on toteutettu joukkoliikennetuisuudet Pispalan valtatiellä. Keskusteluja käydään Tampereen itäisen sisääntulotien (Kekkosen-Paasikiventie) joukkoliikenne-etuisuuksista.

Elokuussa 1999 julkaistussa Nokian ja Ylöjärven laatuikätyvät, Toimenpide-esityksessä on nimetty 52 toimenpidettä tässä työssä tarkasteltavalle laatuikätyvälle. Niiden jakautuminen toimenpideryhmiin on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Laatuikätyvän toimenpiteiden jakautuminen.

nopeuttamistoimet	5
sujuvoittamistoimet pysäkeillä	6
matkustajainformaatio	19
pysäkkipalvelua parantavat toimet	5
kevyen liikenteen järjestelyt	11
muut	6
yht.	52

Nopeuttamistoimenpiteet eivät vaikuta joukkoliikenteen esteettömyyteen merkittävästi, mutta ne voivat madaltaa työikäisen väestön estettä käyttää joukkoliikennettä, koska matka-ajasta tulee kilpailukykyisempi henkilöautoilun kanssa. Sujuvoittamistoimenpiteet vaikuttavat niin ikään linja-autojen nopeuteen. Ne edesauttavat ikääntyneiden ja toimintarajoitteisten linja-autoon nousua, koska ne takaavat linja-auton pysähtymisen lähelle reunakiiveä oikeassa kulmassa.

Matkustajainformaatiota parantavia toimenpiteitä ovat mm. karttojen ja seutuliikenteen aikataulujen lisääminen pysäkeille sekä pysäkkien nimeäminen yhdenmukaisesti. Pysäkkipalvelua parantavia toimenpiteitä ovat mm. uudet katokset ja odotustilan leventämiset.

Kevyen liikenteen järjestelyihin on sisällytetty katosten siirtoja ja pyörätien ohjaamista pysäkkien takaa sekä jalankulkuyhteyksien parantamisia pysäkeille ja kokonaan uusia erillisiä kevyen liikenteen väyliä.

Muissa toimenpiteissä on viitattu lähinnä tiedossa oleviin muutoksiin, jotka välillisesti koskevat myös joukkoliikenteen olosuhteita.

Taulukossa 4 on tiivistelmä toimenpideselvityksessä mainituista toimenpiteistä ja kommentti niiden toteutuksesta. Yhteenvetona voi todeta, että ehdotetuista toimenpiteistä on viiden vuoden aikana toteutettu noin 30%. Tampereen puolella toteutumisprosentti on parempi kuin Nokialla, missä parannuksia on tehty ainoastaan Pirkkalaistorilla.

Paikoin erittäin laadukkaalta laatukäytävältä löytyy myös luokattomia paikkoja, jotka on jääneet korjaamatta suunnitelmista huolimatta. Esim. Likolammen pysäkillä ei edelleenkään ole kevyen liikenteen yhteyttä, koroketta tai katosta (kuva 28).



Kuva 28. Likolammen pysäkin puuttuvat kevyen liikenteen yhteydet. Kevyen liikenteen väylä kulkee toisella puolella katua, mutta suojatie puuttuu.

Nokialla saneeratuilta Pirkkalaistorin pysäkeiltä puuttuvat edelleen suunnitelmissa mainitut reittikartat sekä pysäkkien nimet ja tiedottavat kyltit. Aikataulutiedotkin ovat vajavaisia.

Taulukko 4. Linjana2- raportissa, (1999), mainittujen parantamistoimenpiteiden toteutuminen laatukäytävällä.

Pysäkki	toimenpiteet	toteutus
Keskustori	laiturialueen kartat	ei
	lähiiliikenteen aikataulut	ok
Metso	katos	ok
	aikataulut	ok
Aleksanterin kirkko	katoksen siirto ja pyörätien ohjaaminen takaa	ok
Epilä	nokian suuntaan katos	ok
	aikataulut	ok
Nokiantie 36	pysäkkikyltin kääntäminen ja raivaus	ei
Pukahaka	pysäkkikyltin kääntäminen (nokian suuntaan)	ei
Jurvalankatu	pyörätien ohjaaminen pysäkin takaa	ei
Vanha kirkkotie	odotustilan leventäminen	ei
	jalankulkuyhteyden parantaminen	ei
Villilä	uusi katos	ei
	aikataulut	ei
Likolampi	jalankulkuyhteyden parantaminen	ei
	raivaus, kyltin kääntäminen (keskustoriin suuntaan)	ei
Salmenranta	jalankulkuyhteyden parantaminen	ei
	tuloviisteen loivennus (nokian suuntaan)	ei
Pitkänienkatu	jalankulkuyhteyden parantaminen (keskustoriin suuntaan)	ei
	kyltin kääntäminen (keskustori)	ok
Pitkänieniemi th	tuloviisteen loivennus	ei
Sarpantie	nimeäminen ja kyltit	ei
Härkätiepysäkki-pari	katoksen siirto pyörätien takaa	ei
	2 niemekepysäkkiä tai leveä keskisaarake	ei
	aikataulut	liian pienet, ei pysäkkikoht.
Pirkkalaistorin pysäkkipari	pysäkkien nimeäminen ja tiedottavat kyltit	ei
	2 korkeatasoista katosta	ok
	reittikartat	ei
	kadun kaventaminen ja suojatielle keskisaarakkeet	ok
Nokian valtatie välillä Sarpantie Maunuskatu	pysäkkien nimeäminen ja tiedottavat kyltit	ei
	6 katoksen siirto ja pyörätien ohjaaminen katoksen takaa	ainoa missä toteutunut: raatatieaseman pysäkki Nokian suuntaan
	pysäkkien muuttaminen ajonapapysäkeiksi	ei
	nimeäminen ja kyltit	ei
	aikataulut	liian pienet, ei pysäkkikoht.

Tampereen kaupungin liikennelaitoksen ja Tampereen kaupungin teettämässä TKL:n linjaston pienet kehittämistoimet, Toimenpideohjelma vuosille 2001- 2003 on nimetty kolme kohdetta tarkasteltavalle laatukäytävälle. Kaikki toimenpiteet liittyvät linja-autoliikenteen nopeuttamiseen. Joukkoliikenteen esteettömyyteen ne vaikuttavat matka-ajan lyhentymisenä.

6.5 Pysäkkiympäristön nykytila

Tampereen Keskustori paikallisen linja-autoliikenteen terminaalialue, joka on hiljattain saneerattu. Saneerauksen yhteydessä toteutetut ratkaisut paransivat pysäkkikatosten varustelutasoa (Kuva 30). Viisi ensimmäistä pysäkkiä Keskustorilta länteen (Tuulensuu, Metso, Pyynikintori ja Ammattikoulu) ovat nykyaikaisia toimivia pysäkkejä, joilta löytyy aika-tiluinformaatiota, toimivat odotustilat jne. Kuvassa 29 a on ajantasaista pysäkki-informaatiota Tampereen Pyynikintorilta.

Osuudella Ammattikoululta Nokian rajalle 67%:lla Nokian suunnan pysäkeistä ei ole katettua odotustilaa (esim. Kuva 29 b). Kaikilla Tampereen kaupungin alueella sijaitsevilla pysäkeillä on kuitenkin selkeästi kerrottu pysäkkiä palvelevien linjojen numerot ja määräpäätt. Tampereen suunnan pysäkeillä on pääsääntöisesti katetut odotustilat. Winterin alueen pysäkiltä puuttuu katos tilan puutteen vuoksi (Kuva 29 b). Ensimmäiset pysäkit Nokian rajan jälkeen Tampereelle päin ovat niin ikään katoksettomia pienien nousijamäärien vuoksi.



Kuva 29. a) Ajantasaista pysäkki-informaatiota Pyynikintorilla ja b) Winterin alueen pysäkki, jolle ei suurten korkeuserojen vuoksi mahdu pysäkkikatosta.



Kuva 30. Keskustorin uudet pysäkkikatokset.



Kuva 31. Tyypikatos Kaarilassa.

Pääosalta Nokian suunnan laatukäytävän pysäkeistä löytyy linjakartta ja pysäkkikohtainen aikataulu sekä tietoa lippujärjestelmästä (kuva 31). Katokset ovat nykyaikaisia läpinäkyvine seinineen ja istuimineen.



Kuva 32. Nokian suunnan pysäkki, Vanha Kirkkotie.



Esteettömyyden ongelmat liittyvät tällä yhteysvälillä enemmän pysäkil-
le pääsemiseen. Pispalan seudulla on
suuria korkeuseroja, jotka vaikeut-
tavat mm. liikuntaesteisten kulkua
pysäkille. Kuvassa 33 on esimerkki
tästä Jurvalankadun pysäkkiä vasta-
päättä. Vastaavia paikkoja löytyy Pis-
palasta useita.

*Kuva 33. Portaat asuinalueelta
Jurvalankadun pysäkille johtavalla kul-
kureitillä.*



Nokian puolella pysäkkien laatuta-
so romahtaa Tampereeseen verrat-
tuna. Pysäkeillä on pääsääntöisesti
vain tolppa merkinä pysäkistä. Py-
säkeiltä ei löydy tietoa liikennöivis-
tä linjoista tai aikatauluja. Kuvassa
34 on tyypillinen pysäkki Nokian
puolella. Esteettömyyttä parantaa
pysäkkikoroke, syvennys ja kevyen
liikenteen väylän kulku pysäkin ta-
kaa.

*Kuva 34. Tyypipysäkki Nokian
puolelta heti Tampereen rajan takaa.*

Pirkkalaistori Nokian terminaalina muodostaa poikkeuksen nokialaisten pysäkkien joukossa. Pirkkalaistorilla on modernit läpinäkyvät katokset istuimineen ja kevyt liikenne on ohjattu odotustilojen takaa (kuva 35).

Pirkkalaistorin pysäkeillä on aikataulutietoa, mutta ei riittävästi ja erittäin pienellä kirjaskin-koolla. Linjakarttoja ei ole nähtävissä. Heti pysäkkien takaa nousee jyrkät portaat ostoskeskukselle, eikä liikuntarajoitteisille ole lähellä parempaa kulkureittiä (kuva 36). Pysäkkikatokset ovat niin lähellä reunakiveä, että apuvälineiden tai lastenvaunujen kanssa on vaikea ellei mahdoton päästä katokseen sateen suojaan odottelemaan linja-auton saapumista.



Kuva 35. Pirkkalaistorin pysäkkikatos Nokialta.



Kuva 36. Pirkkalaistorin pysäkin tausta.

6.6 Yhteenveto laatukäytävästä

Saavutettavuus

Maankäytön tai bussipysäkkien sijoittaminen suhteessa palveluihin ja asutukseen ei aina ole optimaalisesti mahdollista esimerkiksi maastollisten olosuhteiden vuoksi. Laatukäytävä on sijoitettu pääosin olemassa olevaan rakenteeseen. Yhdyskuntarakenteen tiiviys laatukäytävän varrella vaihtelee huomattavasti - Tampereen tiivis ydinkeskustasta väljään pientaloalueeseen.

Laatukäytävän vaikutus palvelujen sijoittamiseen on vaikea arvioida. Uutta maankäyttöä on täydennyskaavoituksen yhteydessä kohdistettu laatukäytävän varteen.

Joukkoliikenteen tarjonta

Laatukäytävän joukkoliikennetarjontaa täydentävät Tampereen alueella palvelulinjat, mikä tukee liikkumisen sosiaalista tasa-arvoa. Laatukäytävällä vakiovuoroisen joukkoliikenteen tarjonta on 1- jaksolla ja osin myös jaksolla 2 tavoitetasoista.

Joukkoliikenteestä on hyvin saatavilla ennakkoinformaatiota sekä aikataulukirjana että internetistä. Seutuliikenteen aikataulujen esittämistapa kaipaa selkiinnyttämistä.

Kalustosta merkittävä osa on matalalattiabusseja. Kalustotietoja ei ole sisällytetty aikataulutietoihin. Käytettävälle kalustolle ei ole esitetty laatuvaatimuksia laatukäytävän kehittämissuunnitelmissa.

Kuljettajien asiakaspalveluosaamiseen pitäisi kiinnittää enemmän huomioita. Kuljettajan käyttäytyminen ja esiintyminen niin kuljettajana kuin asiakkaiden palvelijana vaikuttaa voimakkaasti matkustajien arvioihin joukkoliikenteen miellyttävyydestä, sujuvuudesta ja käytösmahdollisuuksista.

Pysäkkiympäristöt

Terminaaleissa (esitetty kuvassa 37 ympyrällä) ja Tampereen keskusta-alueella pysäkit ovat hyvin varusteltuja ja kohtuullisen hyvin saavutettavissa. Pispalan valtatiellä (jakso 1) pysäkkien varustelu ei ole tasapainossa joukkoliikenteen tarjontaan nähden. Laatukäytävällä maasto-olosuhteet ovat paikoitellen hankalat - jaksolla 1 on voimakkaita korkeuseroja, jolloin kulkureitit pysäkeille ovat hankalia. Pysäkkien varustelutaso on selkeästi puutteellisempi jaksolla 2.



Kuva 37. Tampereen seudun laatukäytävän jaksottelu pysäkkien palvelutason mukaan.

7 LAATUKÄYTVIEN TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

7.1 Laatukäytävien kehittämisperiaatteet

Laatukäytävien kehittämisen perustana on palvelutasotavoitteen asettaminen. Tavoitteen asettamisessa arvioidaan, mille alueelle ja mille asiakaskunnalle joukkoliikenteen tarjonta kohdistuu. Joukkoliikenteen tarjontaa arvioidaan kokonaisuutena eri liikennemuodot huomioiden. Tarkastelun tuloksena saadaan itsekannattavan joukkoliikenteen vaikutusalue, jonka lisäksi on arvioitava tarvittavat täydentävät toimenpiteet kuten ostoliikenteen tarve. Laatukäytävillä joukkoliikenteen saavutettavuutta voidaan laajentaa esteettömyyttä parantamalla. Ohessa on esitetty esteettömyyttä parantavia toimenpiteitä ja kehittämisvastuulliset tahot.

Esimerkkinä tarkastellut kaksi laatukäytävää kuvastavat, kuinka erilaisissa yhdyskuntarakenteissa laatukäytävät voivat sijaita ja miten erilaisia laatukäytävät ovat luonteeltaan. Tampereen seudulla saattaa yhden tunnin aikana liikennöidä sama määrä autoja kuin Kouvolan seudulla vuorokaudessa. Joukkoliikenteen vuorotiheyden perusteella Kouvolan seudulla on tarjonnaltaan lähinnä peruspalvelutasoista (laatukäytävällä). Laatukäytävän pysäkkien varustelutasossa on merkittävästi parannettavaa etenkin Kouvolan seudulla.

Informaatio

Tampereen seudulla informaation tarjonta on monipuolista: aikataulukirja, internet ja pysäkki-informaatio käsittäen aikataulut ja reaaliaikaiset näyttötaulut. Kouvolan seudulla linja-autoliikenteen aikataulukirja on julkaistu vuosittain, mutta sitä ei enää jaeta joka talouteen. Liikennepalvelujen informaatiota tarjoavissa oppaissa kerrotaan kanavat, joista informaatiota nykyisin saa, mitä yhteyksiä on käytettävissä, mitä palveluja on saatavilla ja miten eri tilanteissa voi toimia. Olennaista on, että oppaat päivitetään jatkuvasti. Joukkoliikennematkojen esteettömyystiedot sisällytetään aikataulujulkaisuihin ja muuhun aikatauluinformaatioon. Internetissä informaatiota on tarjolla useassa eri paikassa, joista pitäisi tiedottaa laajemmin. Internetissä julkaistavan tiedon tulee olla helppokäyttöistä ja huomioida mm. näköesteisten tarpeet. Pysäkki-informaation tarjonnassa on usein puutteita: joko sitä ei ole tai se on toteutettu puutteellisesti.

Vastuutahot: Liikenne- ja viestintäministeriö avustaa ensimmäisten oppaiden tekoa. Liikenteen harjoittajat ja tilaajat, RHK, lääninhallitus.

Hinta

Suuremmilla kaupunkiseuduilla on mahdollisuus kertamaksu-pohjaiseen hintaan, joka on edullisempi kilometripohjaiseen hinnoitteluun verrattuna. Merkittävästi edullisempi hinta on yli kymmenen kilometrin matkoilla. Lyhyillä matkoilla kiinteähintainen kertamaksu voi hieman vähentää käyttäjämääriä. Hinnoittelua tulisi kaupunkiseuduittain kehittää siten, että hinta ei ole este joukkoliikenteen käyttämiselle.

Vastuutahoina kunnat.

Potentiaallinen asiakaspohja

Laatukäytävän vaikutusalueella olevaa potentiaalista asiakaspohjaa arvioidaan tarkastelemalla asukkaiden määrää. Kuvassa X sivulla 36 on esitetty asukasmäärätiedot laatukäytävän läheisyydessä (300 metrin etäisyydellä). Jaottelemalla asukkaat ikäryhmiin, voidaan tarkemmin arvioida parantamistarpeita. Jos ikääntyneiden määrä on suuri, korostuvat esteettömien kävely-yhteyksien ja pysäkkiympäristöjen tarve.

Vastuutahoina Kunnat, Tiehallinto, lääninhallitus.

Laatukäytävän jaksottelu

Laatukäytävä ei ole "tasalaatuinen" putki vaan laatutaso myötäilee yhdyskuntarakennetta, jossa reitti kulkee. Tiiviin asutuksen vyöhykkeillä pysäkkien varusteluun ja saavutettavuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Pysäkkien priorisointi

Kaakkois-Suomen tiepiiri on laatinut yleisten teiden varsilla olevista pysäkeistä merkittävyyssarvioinnin. Merkittävyyden arvioinnissa on huomioitu mm pysäkkien vuoroliikenne, asiakasvolyyymi, koulut, yhdyskuntarakenne. Pysäkkien parantamistarpeen arvioinneissa tulisi huomioida ikääntyneiden, liikkumis- ja toimimisesteisten kannalta merkittävät palvelut etenkin alueilla, joissa joukkoliikenteen vuoroja uhkaa lopettaminen. Merkittävyyssarviointeja tulisi täydentää siten, että pisteytys ei perustu ainoastaan massaan vaan käyttäjien ja palvelujen "laatuun / luonteeseen".

Pysäkkiympäristön esteettömyyden parantaminen

Pysäkin varustelutason vähimmäistavoitteena on varustaminen vähintään korokkeella ja linja-merkillä sekä turvallisella jalankulkureitillä. Suunnitelma näiden toteuttamisesta tärkeysjärjestyksen mukaisesti eli esimerkiksi terveyskeskusten, sairaaloiden, palvelutalojen, hautausmaiden, joiden läheisyydessä sijaitsevat ovat ikääntyneiden ja liikkumis- ja toimimisesteisten kannalta tärkeitä.

Pysäkeille pitäisi johtaa turvalliset jalankulkureitit. Kulkureitin ei tarvitse välttämättä olla erillinen kevyen liikenteen väylä, koska sitä ei ole mahdollista kaikkialle toteuttaa. Linja-autoliikenteen reitit on usein huomioitu talvihoitoluokissa luokitusta nostavana tekijänä. Ajattelutapa ei kuitenkaan aina pidä sisällään linja-autopysäkillä johtavien jalankulkureittien talvihoidon merkittävyyttä. Jalankulkijoiden turvallisuuteen vaikuttaa pientareiden kohdalla pinnan tasaisuus ja talvihoito eli pientareiden auraaminen auki.

Pysäkit jaetaan tavoitetaso mukaan kolmeen luokkaan, peruspysäkkiin, katokselliseen peruspysäkkiin ja laadukkaasti varusteltuun pysäkkiin. Perustasonkin pysäkeillä esteettömyyden näkökulmasta kriittisimpien tekijöiden pitäisi toteutua. Peruspysäkeillä pysäkki-alue on esteettömän pysäkin ohjeiden mukaan rakennettu sisältäen odotustilan (korotettu tai tasossa), yhteydet pysäkillä, pysäkkimerkin, linjanumerot ja linja-autojen pysähtymisalueen (ajorata / syvennys). Katoksellisessa peruspysäkissä on peruskatos, jossa penkki,

roskakori ja aikataulukaaoppi, korotettu odotustila ja valaistus. Laadukkaasti varusteltu pysäkki on varusteltu lisäksi laadukkaalla katoksella ja pysäkillä on tilat saattoliikenteelle (pp-pysäköinti, lähistöllä paikka henkilöautolla tapahtuvaan saattoliikenteeseen).

Mallikuvat liitteissä 4, 5 ja 6.

Pysäkkiympäristön parantamisen vastuutahoina ovat kunnat, Tiehallinto.

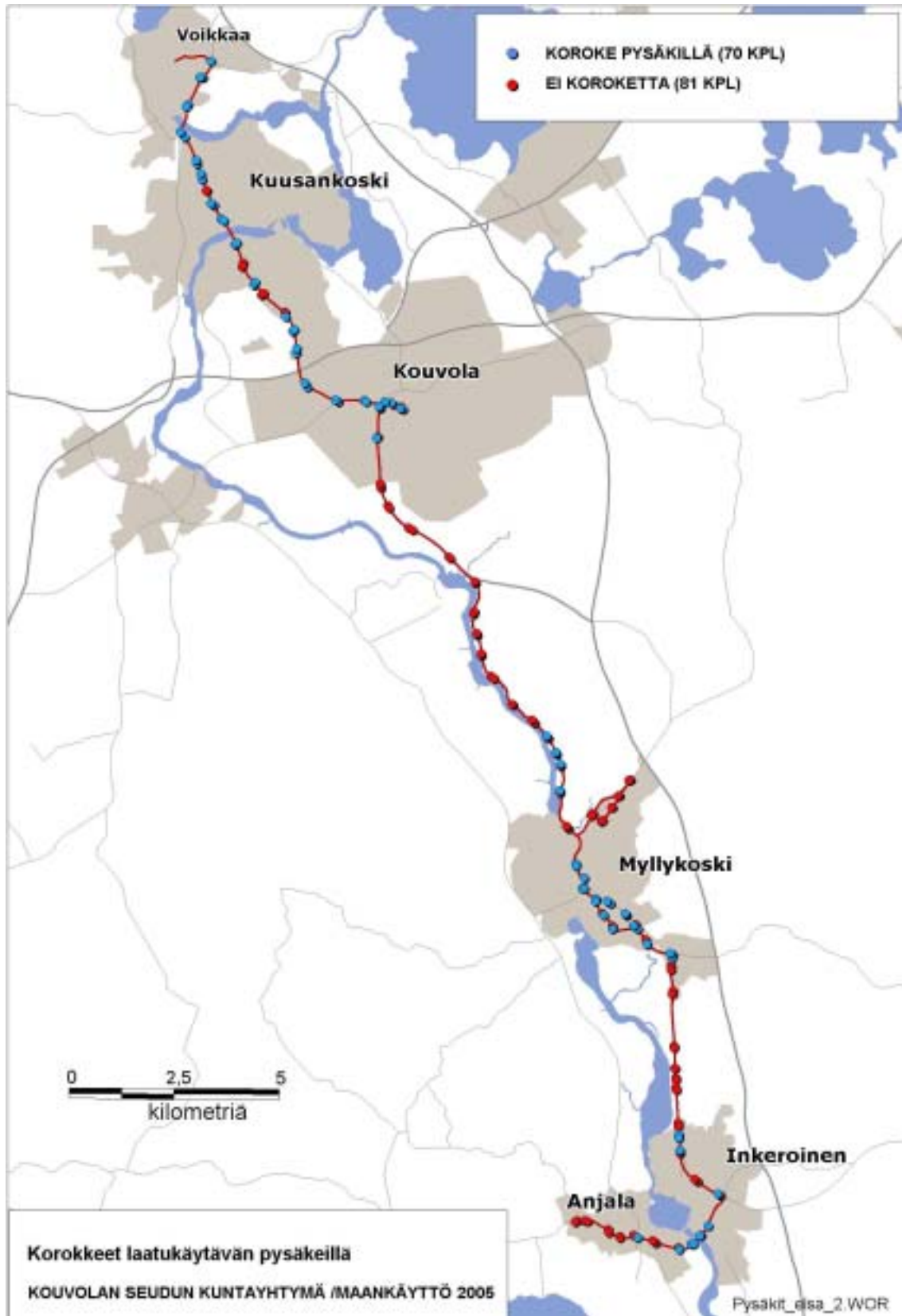
7.2 Toimenpide-ehdotukset Kouvolassa ja Tampereella

Kouvolan seudun laatukäytävä

Kouvolan seudulla tulisi liikennejärjestelmässä ottaa selkeästi kantaa siihen, kuinka laajalle kaikille avoimen joukkoliikenteen palveluja on mahdollista tarjota esimerkiksi kuvaamalla joukkoliikenteen vyöhykkeet. Joukkoliikenteen parantamiseksi esitettävät toimenpiteet keskitetään joukkoliikenteen vyöhykkeelle. Toimenpiteiden keskeisenä tavoitteena on potentiaalisten asiakkaiden houkutteleva joukkoliikenteen käyttäjiksi. Potentiaalinen asiakasryhmä on nykyisin erilliskuljetuksin hoidettavat asiakkaat, joiden tavoitteleva avoimen joukkoliikenteen asiakkaiksi edellyttää esteettömyyden huomioimista kehittämistoimenpiteissä.

Kouvolan seudun laatukäytävän kehittämiseksi esitetään laatukäytävän jaksottelua ja pysäkkien priorisointia. Jaksoille määritellään ympäröivä maankäyttö ja käyttäjämäärät huomioiden erityyppisiä mallipysäkkejä, joilla on huomioitu keskeisesti esteettömyyttä parantavia tekijöitä. Jaksottelu tukee parantamistoimenpiteiden realistisia toteuttamismahdollisuuksia.

Kouvolan seudun kuntayhtymän keräämän pysäkkirekisteriaineiston perusteella on arvioitu fyysisten parantamistoimenpiteiden suuruusluokkaa. Koroke puuttuu lähes puolelta pysäkeistä ja vain kolmasosa pysäkeistä on varusteltu katoksella. Erillinen jalankulkuyhteys pysäkillä on 66 % pysäkeistä. Korokkeen, katoksen tai jalankulkuyhteyden olemassaolo ei vielä ole taakseen esteettömyyden toteuttamisesta, joten myös näiden "varusteltujen" pysäkkien kohdalla voi olla parantamistarpeita. Jalankulkuyhteyden puuttumiset sijoittuvat tiiviiden taajamien ulkopuolelle haja-asutusalueelle.

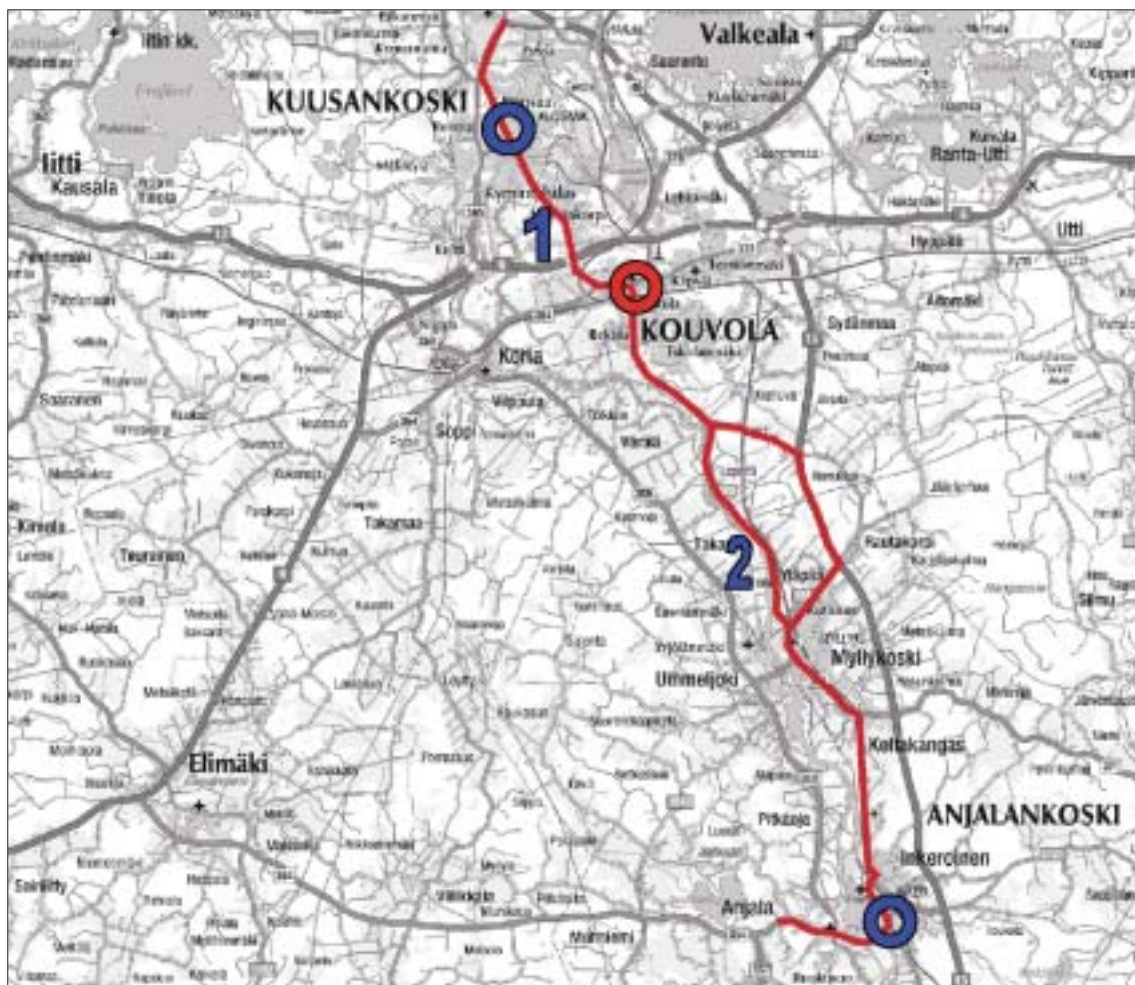


Kuva 38. Pysäkkikorokkeet.

Kouvolan seudun laatukäytävälle ehdotettavat tavoitetasot

- yhteysvälille 1
- yhteysvälille 2
- Kuusankosken keskustan ja Inkeröisten terminaalien alueille, jotka on merkitty sinisellä ympyrällä kuvaan 39
- Kouvolan matkakeskukselle, joka on merkitty punaisella ympyrällä kuvaan 39.

Jaksolla kehitetään pysäkkiympäristöjä jaksottelun ja merkittävyysarvioinnin perusteella. Pysäkkiympäristöissä on merkittävästi parannettavaa Kouvolan seudulla. Jaksottelun avulla on haettu pysäkkiympäristön kehittämisen suuruusluokkaa. Pysäkkiympäristöjen parantamisen suuruusluokkaa on arvioitu siten, että terminaaleissa (keskusta-alueen merkittävien / merkittävimmät pysäkit) Kuusankoskella, Inkeröissä ja Kouvolan matkakeskuksella on toteutettu laadukkaita katokselliset ja varustellut pysäkkiratkaisut (mallipysäkki 3, liite 6). Jaksolla 1 Kuusankosken ja Kouvolan välillä oleville pysäkeille on esitetty katokselliset pysäkit tavoitteeksi (mallipysäkki 2, liite 5). Jaksolle 2 Kouvolan ja Inkeröisten välille olisi toteutettava vähintään korokkeellinen pysäkkiratkaisu (mallipysäkki 1, liite 4).



Kuva 39. Kouvolan seudun laatukäytävän jaksottelu pysäkkien palvelutason mukaan.

Kouvolan keskusta-alueella ja terminaaleissa parempilaatuiset pysäkit, 35000 euroa, jakson 1 kehittämiseen noin 25 000 euroa ja jakson 2 kehittämiseen noin 400 000 euroa. Jaksolla 2 on pääsääntöisesti ehdotettu pysäkin varustetasoksi koroketta ja linjamerkkiä. Lisäksi pysäkeille johtavissa jalankulkuyhteyksissä on puutteita. Parantamiskustannusten suuruusluokka "perustasoisenkin" esteettömyyden saavuttamiseksi on merkittävä. Toimenpiteiden kiireellisyyttä ja kohdentamista arvioitaessa on tarpeen tarkastella parantamisen vaikuttavuutta laajemmin.

Informaation kehittäminen

Aikataulutietojen päivittäminen esteettömän informaation periaatteiden mukaisesti. Nykyisin informaatiota on sekalaisesti netissä useassa eri paikassa tarjolla. Informaation sijainnista tulisi tiedottaa laajemmin ja informaation sisältöä olisi selkeytettävä. Aikataulukirjan jatkaminen joka talouteen on etenkin ikääntyneille tärkeää.

Suunnitteluyhteistyön kehittäminen

Joukkoliikenteen esteettömyyden kehittämiseksi tarvitaan paikallistason yhteistyötä vanhus- ja vammaisneuvostojen sekä eläkeläis- ja vammaisjärjestöjen kanssa. Vuorovaikutuksessa saadaan konkreettista tietoa joukkoliikenteen saavutettavuuden parantamiseksi. Yhteistyö eri hallinnonalojen välillä on tarpeellista esteettömyyden parantamistoimenpiteitä suunniteltaessa. Yhteistyössä hallinnonalojen kanssa voidaan tarkastella, onko alueita, joissa esteettömyyttä parantamalla voidaan laajentaa säännöllisen joukkoliikenteen käyttömahdollisuutta ja vähentää erilliskuljetusten tarvetta.

Lippujärjestelmien kehittäminen

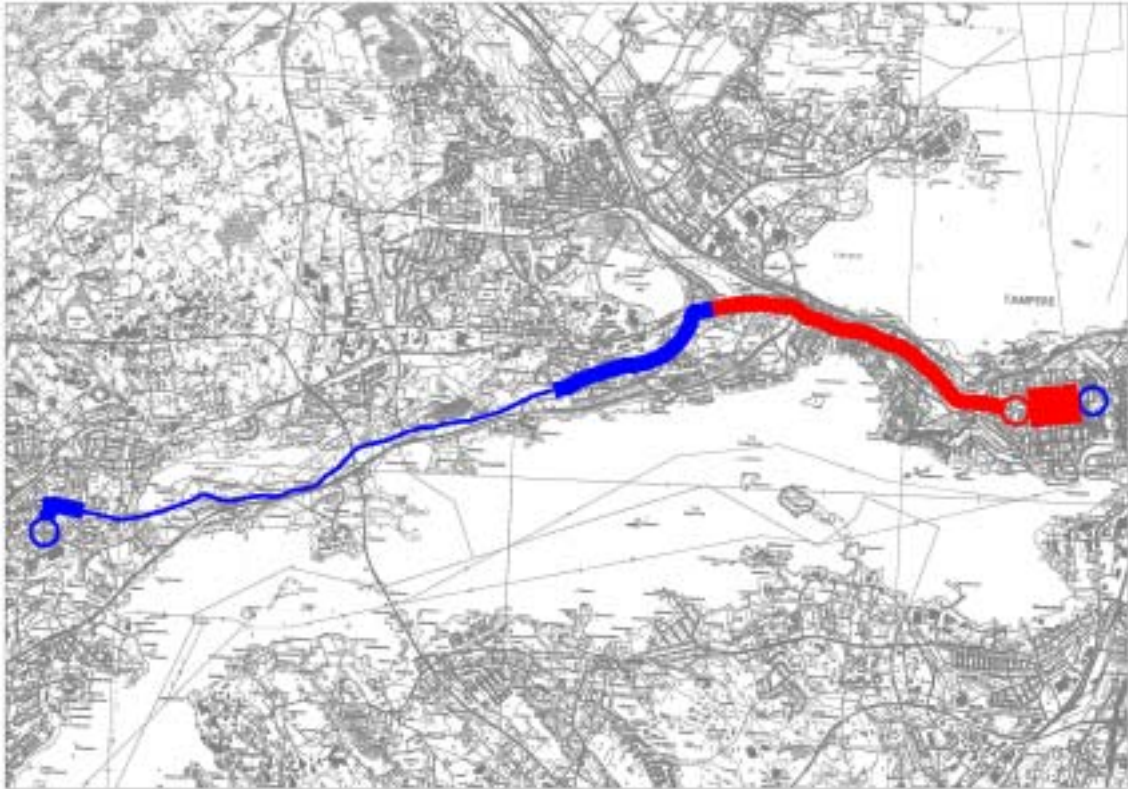
Kouvolan seudulla on otettu käyttöön seutulippu, jonka vaikutuksia tulisi jatkossa seurata. Lyhyiden, kaupunkiseudun sisäisten matkojen hinnoitteluperusteita olisi kehitettävä.

Tampere- Pispalan valtatieen laatukäytävä

Tampereen seudun kaltaisella tiiviillä kaupunkiseudulla joukkoliikenteen saavutettavuus ei sinällään ole ongelma. Joukkoliikenteen käyttämättömyydelle ei monessakaan tapauksessa ole syynä pitkä kävelymatka pysäkille, kuten Kouvolan seudulla. Ikääntyneiden ja toimintarajoitteisten esteet ovat monesti fyysisiä kävelymatkan, pysäkin tai linja-auton ominaisuuksia, tavallisten työikäisten esteet liittyvät tyypillisesti tiedonpuutteeseen tai joukkoliikenteen imagoon.

Joukkoliikenteen käyttäjämäärien vähentymisen pysäyttämiseksi asiakkaita voidaan tavoitella myös erilliskuljetusten käyttäjistä. Tampereella toimii palveluliikenteen linjasto laatukäytävän alueella kattavasti. "Normaalia" joukkoliikennettä ja palveluliikennettä tulisi tarkastella samanaikaisesti.

Pysäkkien laatutasotavoitteen osalta ehdotetaan jaksottelua - Tampereen puolella maankäyttö on melko tiivistä ja vuorotarjonta vilkasta. Pysäkkien tasonkin voisi siten ajatella olevan laadukasta. Nokian puolella asutus laadukäytävän varrella harvenee ja vuorotarjonta on vähäisempää. Pysäkkien toteuttamisessa tavoitteena voisi olla katoksellinen peruspysäkki - muutamalla "hyvin hiljaisella" pysäkillä peruspysäkin toteutus voi olla perusteltua.



Kuva 40. Tampereen seudun laadukäytävälle ehdotettavat tavoitetasot.

Tampereen seudun laadukäytävälle ehdotettavat tavoitetasot

- Keskustori - Pyynikintori, keskusta-alue
- Ammattikoulu - Vanha Kirkkotie, vilkas vuorotarjonta
- Villilä - Maatiala, hiljaisempi jakso
- Nokian Kirkko - Pirkkalaistori, keskusta-alue

Jaksoilla kehitetään pysäkkiympäristöjä jaksottelun ja merkittävyysarvioinnin perusteella. Jaksottelulla on haettu perustason määrittelyä laadukäytävälle asutuksen tiiviyn ja vuorotarjonnan perusteella. Pysäkkiympäristöjen parantamisen suuruusluokkaa on arvioitu siten, että terminaaleissa (Keskustori, Pyynikintori ja Pirkkalaistori) on toteutettu laadukkaat katokselliset ja varustellut pysäkkiratkaisut. Tampereen keskusta-alueella laadukkaat pysäkit (olemassa oleva tilanne) ja Nokian keskustan alueella katokselliset ratkaisut. Joukko liikenteen tarjonnan osalta "vilkaalla" välillä Ammatikoululta Vanhalle Kirkkotielle esitetään toteutettavaksi katokselliset pysäkkiratkaisut. Villilästä Maatialaan on vuorotarjonnan ja asutuksen tiiviyn osalta hiljaisempi jakso, jonne on esitetty korokkeellista pysäkkiä perusinformaatiolla varustettuna. Kustannusten suuruusluokka on noin 110 000 euroa, josta pääosa kohdistuu välille Ammattikoulu - Vanha Kirkkotie. Kustannuksissa on arvioitu

pelkästään pysäkkien varustelutason kustannuksia. Lisäkustannuksia syntyy jalankulkuyhteysien parantamistarpeesta.

Informaatio

Aikataulutietojen päivittäminen esteettömän informaation periaatteiden mukaisesti. Yleensä ottaen aikatauluinformaatiota TKL:n tarjonnasta on kattavasti. Seutuliikenteen aikataulujen esittämistapaa tulisi kehittää helppolukuisemmaksi. Palvelulinjojen tarjonnasta ja "käyttöoikeudesta" pitäisi tiedottaa laajemmin esimerkiksi vanhus- ja vammaisneuvostojen välityksellä.

Suunnitteluyhteistyö

Suunnitteluyhteistyötä on jonkin verran toteutettu eläkeläis- ja vammaisjärjestöjen kanssa. Asiakkaiden määrän lisäämiseksi suunnitteluyhteistyötä tulisi entisestään tiivistää. Esteettömyyttä parantavien toimenpiteiden vaikuttavuuden varmistamiseksi jopa asuinaluekohtainen yhteistyö olisi tarkoituksenmukaista.

8 LAATUKÄYTVIEN ESTEETTÖMYYS

Pilottikohteiden tarkastelujen kautta on noussut esiin seuraavat päähavainnot:

- joukkoliikenteen laatukäytävät ovat eri seuduilla hyvin erilaisessa roolissa ja kehitysvaiheissa
- joukkoliikenteen laatukäytävä hoitaa maankäytön pääakselien runkoliikennettä, jonka pääfunktio on työ- ja koululaisliikenteen hoito
- joukkoliikenteen laatukäytävän palvelualue on varsin suppea väestöryhmälle, jolla liikkuminen on rajoittunutta
- joukkoliikenteen laatukäytävän kehittäminen on organisoitu teknisen toimen ja kautta yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa liikennelupapolitiikan kautta, mutta muut julkisen liikenteen palveluja hoidetaan muuta kautta palveluja kilpailutamalla.

Havaintojen perusteella ehdotamme seuraavia kehittämispainotuksia laatukäytävien esteettömyyden edistämiseksi:

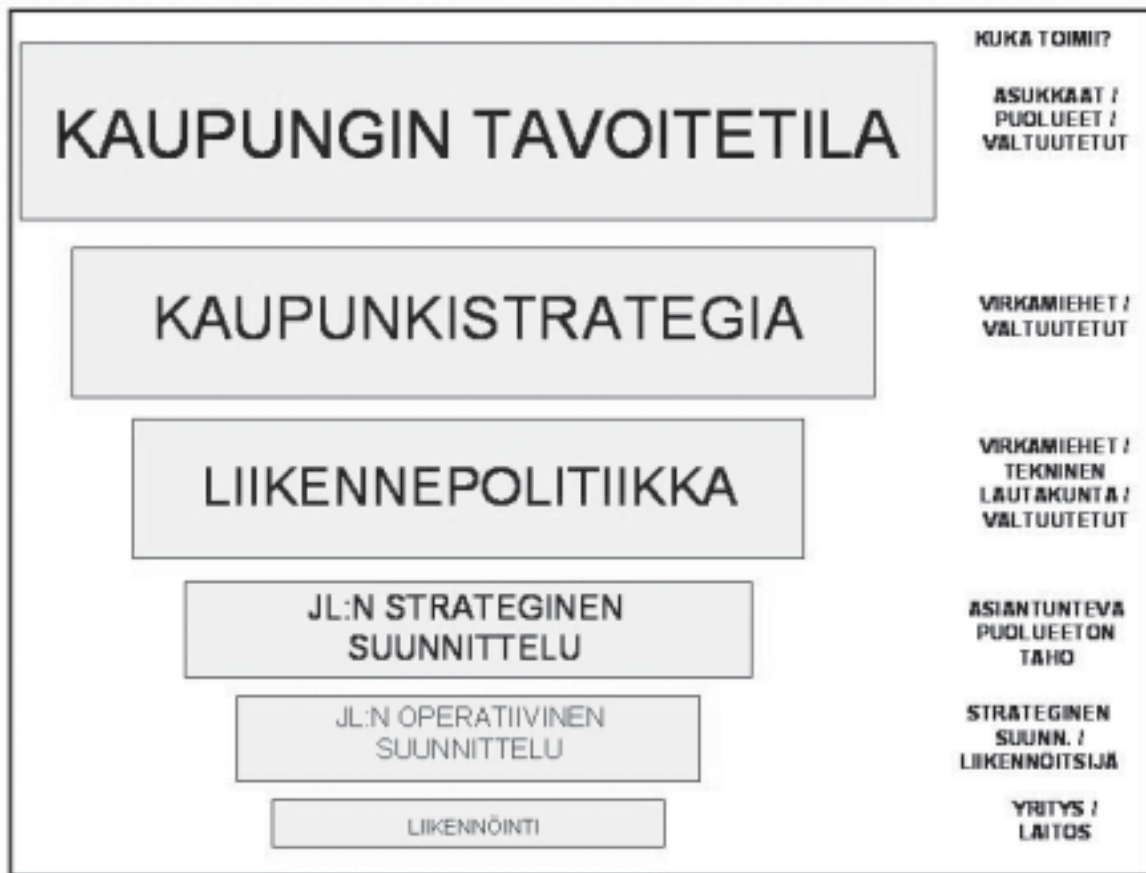
- Esteettömän liikkumisen kannalta pelkkä laatukäytävän tarkastelu ei ole riittävä toimenpide, vaan on tarkasteltava laatukäytävän toimintoja täydentäviä palvelumuotoja (palvelulinjat, kutsuliikenne jne) , niiden kytkeytymistä, palvelun kohdistumista ja kokonaisuuden kustannustehokkuutta
- Laatukäytävien toteutusta ja laadun parantamista on jatkettava nostamalla laatukäytävien kehittäminen yhdeksi painotusalueeksi seutu- ja kuntastrategiassa. Ongelmana on ollut päätöksenteon monimutkaisuus hankkeiden pienipiirteisyyden ja vastuualueiden epävarmuuden vuoksi ja pelkät yksityiskohdalliset suunnitelmien toteutus on jäänyt keskeneräiseksi.
- Esteettömyyden näkökulmaa on laajennettava koskemaan myös palvelujen saavutettavuutta. Tämäkin edellyttää aiheen nostamista strategiaprosessiin.

8.1 Joukkoliikennejärjestelmän suunnittelu

Liikennejärjestelmä on yhteiskunnan toimintojen tukijärjestelmä (luuranko). Liikennejärjestelmän palvelutason tulee olla riittävä toimintojen liikennetarpeiden tyydyttämiseksi. Toisaalta liikennejärjestelmän palvelutason nostaminen tarvetason yläpuolelle ei tuo suurta lisäarvoa seudun vetovoimaisuudelle. Liikennejärjestelmän rakenne muokkaa pitkällä aikajänteellä aluerakenteen kehitystä. Tavoiteltavaa on mahdollisimman monimuotoisten liikennepalvelujen aikaansaaminen.

Joukkoliikenteen esteettömyyteen vaikututetaan jo suunnitteluvaiheessa. Esteettömyydessä painotetaan kulkureittien katkeamattomuutta, tietoisuutta ja varmuutta tietyn laatutason säilymisestä koko reitin varrella. Liikennelupia myönnettäessä, ostoliikenteen tarvetta arvioidaessa ja tilattaessa tehdään valintoja joukkoliikenteen esteettömyydestä. Toimintatapo-

jen kehittämistä pohdittiin niin maankäytön suunnittelun, liikennesuunnittelun, kunnossapidon suunnittelun kuin liikennöinnin suunnittelun näkökulmasta.



Kuva 41. Kaupunkiseudun kehittämistavoitteet ja joukkoliikenteen suunnitteluprosessi. Lähde Joukkoliikenne eurooppalaisissa kaupungeissa. Juha-Pekka Häyrynen. TTY / Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos, tutkimusraportti 58.

Liikennejärjestelmä ja kaupungin tavoitetila

Joukkoliikenteen suunnittelun osalta on poliittisessa päätöksenteossa tehtävä tietoinen valinta siitä, kuinka esteetöntä joukkoliikennettä kuntalaisille halutaan tarjota? Kuinka vahva tavoite kunnassa liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo on?

Joukkoliikenteen vai kaupunkirakenteen laatukäytävä?

Kaupunkirakenteen laatukäytävän tavoitteena on kehittää samanaikaisesti toimintojen sijoittelua ja saavutettavuutta. Joukkoliikenteen laatukäytävä on kaupunkirakenteen kehittämisajatuksen verrattuna irrallisempi elementti, jota lähdetään kehittämään omana kokonaisuutenaan, irti kaupunkirakenteesta. Kaupunkirakenteen laatukäytävä sisältää näkemyksen työpaikka- ja palveluvaltaisen alueen sijoittamisesta vyöhykkeellä, mikä parantaa myös joukkoliikenteen suunnittelua. Kaupunkirakenteen laatukäytävässä esteettömyys pitäisi olla kaikessa suunnittelussa automaattisesti huomioitava lähtökohta. Joukkoliikenteen pysäkeille

johtavien kävelyreittien esteettömyys ei siten vaatisi erillistä tarkastelua vaan olisi osa kokonaisvaltaista suunnittelua. Kaupunkirakenteen laatukäytävässä joukkoliikennekadut ym joukkoliikenne-etuisuudet ovat osa suunnittelutapaa.

Joukkoliikennevyöhyke

Laatukäytävien sijaan tai niiden rinnalla joukkoliikennevyöhykkeiden tarkastelu voisi olla suositeltavaa pienemmillä ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla, joilla säännöllisen vuoroliikenteen tarjonta koko seudun kattavasti ei ole realistisesti mahdollista. Joukkoliikennevyöhykkeen määrittely kuvaa, mihin joukkoliikenteen esteettömyyttä parantavat toimenpiteet tulisi kohdistaa asiakaskunnan laajentamiseksi ja missä on tukeuduttava tulevaisuudessakin erilliskuljetuksiin.

8.2 Laatukäytävien esteettömyys ja asiakkaat

Joukkoliikenteen kilpailukyky ja esteettömyys

Suurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen laatukäytävän tavoitteena on tukea palvelutasoltaan kilpailutasoisen joukkoliikenteen tarjontaa. Kilpailutasoiseen joukkoliikenteeseen liittyviä määreitä ovat mm. nopeus, sujuvuus, runsas vuorotarjonta. Esteettömyys ja sen tavoitteet eivät voi olla ristiriidassa joukkoliikenteen kilpailutasoisen palvelutasotavoitteen kanssa. Esteettömyyden tavoitteena on parantaa kaikkien kansalaisten tasavertaisia liikkumismahdollisuuksia ja mahdollisuutta selviytyä omatoimisesti jokapäiväisistä liikkumistarpeistaan. Kriittisinä ryhminä esteettömyyden näkökulmasta on tarkasteltu ikääntyneitä, liikumis- ja toimimisesteisiä sekä lapsia. Vaarantaako esteettömyyden näkökulmasta toteutettu joukkoliikenteen laatukäytävä joukkoliikenteen kilpailukyvyn?

Esteettömyys laatukäytävässä näkyy kaikille käyttäjille mm. linja-autoon nousun helpottumisena, informaation tarjonnan parantumisena, pysäkillä johtavien kulkureittien turvallisuuden parantumisena. Pysäkkiympäristön selkiytyminen ja sitä kautta turvallisuuden tunteen parantuminen ei voi olla joukkoliikenteen imagoa heikentävä tekijä.

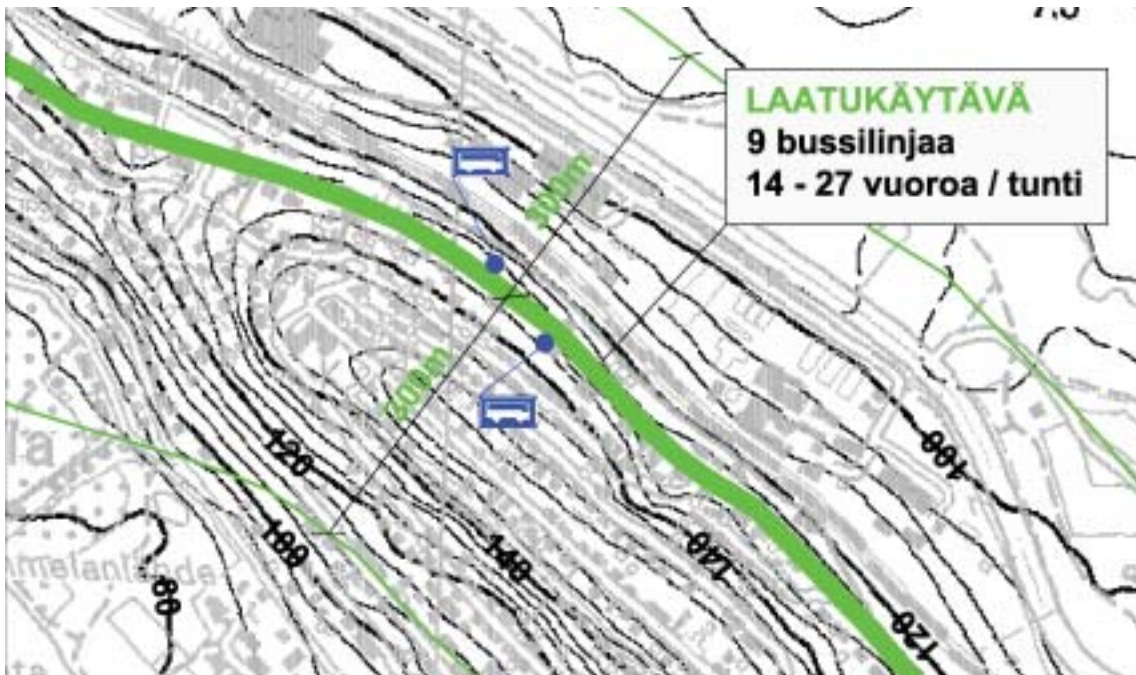
Laatukäytävän sijoittuminen ja vaikutusalue

Joukkoliikenteen laatukäytävän tavoite - tiivis maankäyttö laatukäytävän varrella ei välttämättä tarjoa mahdollisuuksia nopeaan joukkoliikennereittiin, mutta riittävästi asiakaspotentiaalia. Toisaalta laatukäytävät näissä esimerkkitapauksissa kulkevat sujuvaa ja lyhintä väylää kuntien välisellä osuudella - eivät siellä, missä kaupungin sisällä suurimmat asukasmassat ovat. Laatukäytävien keskeinen funktio on palvella seudullisen työssäkäyntiliikenteen tarpeita, jolloin matka-aika on melko olennainen tekijä houkuttelevan ja kilpailukykyisen vaihtoehdon tarjoamiseksi. Tämä ohjaa laatukäytävien sijoittumista sujuviin liikenneväyliin osittain tiiviin asutuksen reuna-alueille tai ulkopuolelle. Laatukäytävä palvelee pääkeskusten välillä, jolloin aluekeskukset jäävät osin ulkopuolelle.



Kuva 42.

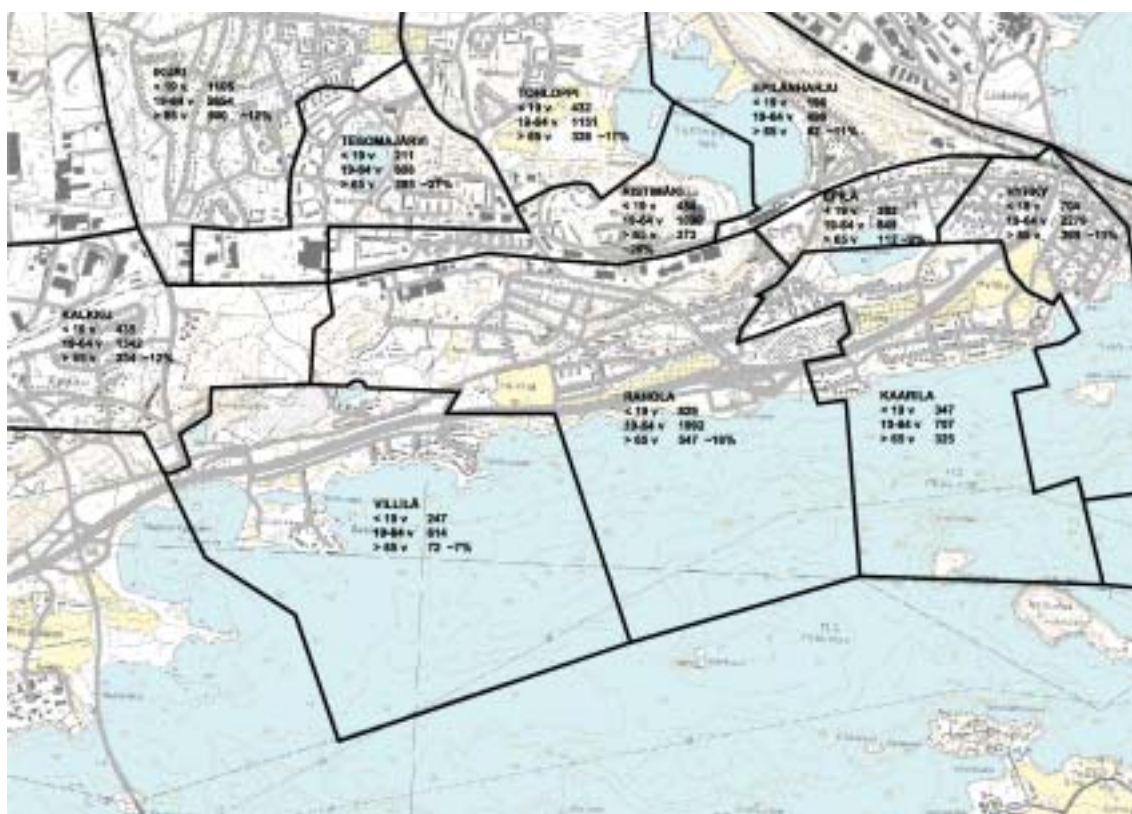
Esteetön laatukäytävä laajentaa eri käyttäjäryhmien mahdollisuuksia käyttää kaikille avointa joukkoliikennettä. Esteettömyyden erityisryhmien kannalta tarkasteltuna laatukäytävän fyysinen vaikutusalue on kuitenkin aina suppeampi kuin "normaalin" liikkumiskyvyn omaavan henkilön. Esteettömästäkin toteutettu laatukäytävä ei auta ikääntynyttä kantamaan ruokakassiaan pidemmälle kuin fyysiset edellytykset antavat myöden. Joukkoliikenteen laatukäytävän säännöllinen vuoroliikenne ei ratkaise koko vaan tarvitaan myös palveluliikennettä.



Kuva 43.

Joukkoliikenteen potentiaalinen asiakaskunta

Joukkoliikenteen käyttäjämäärien lisääminen on keskeinen tavoite niin suurilla kuin pienillä kaupunkiseuduilla. Suurilla kaupunkiseuduilla asiakasmäärien vähentymisen pysäyttäminen on edellytys tarjonnan tason säilyttämiseksi kilpailukykyisenä tai laadun parantamiseksi houkuttelevuuden lisäämiseksi. Pienemmillä kaupunkiseuduilla asiakkaiden lisääminen on ainoa mahdollisuus joukkoliikennetarjonnan säilymiselle tai lakkauttamisen ehkäisemiseksi. Kuntien erilliskuljetuksien hoidetut asiakasryhmät ovat yksi potentiaalinen mahdollisuus avoimen joukkoliikenteen käyttäjinä. Erilliskuljetuksien hoidettavien asiakkaiden sijainti ja kuljetusten suuntautuminen laatuikäntävän vaikutusalueella tulisi selvittää. Potentiaalisia asiakkaita tarkasteltaessa on toisaalta huomioitava myös, ketkä tulevaisuudessa todennäköisesti ovat potentiaalisia erilliskuljetusten tarvitsijoita. Tietoja hyödynnetään konkreettisten toimenpiteiden suunnittelussa joukkoliikenteen käytettävyyden parantamiseksi alueilla, joissa käyttäjäkuntaa on mahdollista laajentaa. Joukkoliikenteen soveltuvuus erilliskuljetuksien asiakkaille edellyttää paitsi kaikille soveltuvia kulkureittejä ja pysäkkiympäristöä myös käyttäjille soveltuvaa kalustoa. Toinen tarkasteltava osa-alue on, palveleeko laatuikäntävän suuntautuminen niitä reittitarpeita, joita hoidetaan erilliskuljetuksien.



Kuva 44.

Joukkoliikennetarjonnan kokonaisvaltainen tarkastelu

Liikennemuotojen palvelutasoa ei tule tarkastella erikseen vaan koko liikennejärjestelmän kattavana kokonaisuutena. Joukkoliikenteen osalta säännöllisen vakiovuoroliikenteen lisäksi tarkastelussa huomioidaan lakisääteisten kuljetuksen ja niiden järjestämisen tarve ja kustannukset. Näkökulma tuo esille koko joukkoliikenteen kysynnän ja tarpeet kokonaisvaltaisesti, jolloin voidaan arvioida vakiovuoroisen joukkoliikenteen lakkauttamisen vaiku-

tuksia kokonaiskustannuksiin. Maankäytön suunnittelussa pyritään tarjoamaan riittävä asukasmäärä joukkoliikenteen mahdollistamiseksi. Olemassa olevan rakenteen osalta tulisi arvioida esimerkiksi ikärakenteen kehittymistä asuinalueittain ja sen vaikutuksia joukkoliikenteen järjestämiseen.

Tavoitteena on, että koululaiskuljetukset hoidetaan ensisijaisesti kaikille avoimena joukkoliikenteenä linja-autoilla, pikku-busseilla tai tilatakseilla. Pikkubusseissa ja tilatakseissa varataan muutama paikka muille kuin koululaisille. Järjestely luo joukkoliikenteen käyttömahdollisuuden alueilla, joilla ei ole muita julkisen liikenteen palveluja. Suurilla kaupunkiseuduilla puolestaan koululaiskuljetukset hoidetaan osana säännöllistä vakiovuoroliikennettä. Tyypillisesti koululaiskuljetusten "ruuhka-aika" aamuisin on sijoittunut samaan ajankohtaan vilkkaan työmatkaliikenteen kanssa aamuisin aiheuttaen lisävuorojen tarvetta. Koulujen alkamisajankohtaa porrastamalla on voitu vaikuttaa normaalivuorojen riittävyyteen ja jakaa kuormitusta hiljaisemmalle vuorolle.



Kuva 45. Palveluliikenteen tarjonta.

Laatukäytävien yhteydessä on perinteisesti tarkasteltu vakiovuoroliikennettä. Julkisen liikenteen käsitteeseen sisältyy vakiovuoroliikennettä laajempi joukkoliikenteen tarjonta. Palveluliikenne on kaikille avointa joukkoliikennettä, joka toimii joko joustavina reitteinä tai kutsuhjattuna liikenteenä. Pitkällä aikavälillä palveluliikenne vähentää esimerkiksi kotipalvelun asiointikäyntejä ja tukee ikääntyneiden omatoimista selviytymistä. Tampereen esimerkkihankkeen kohdalla todettiin, että jo nykyinen joukkoliikenteen suunnittelu perustuu nk. normaalin joukkoliikenteen tarjontaan ja sitä täydentävään palveluliikenteen verkostoon.

Laatukäytävän suunnittelu on perinteisesti kohdentunut kilpailukykyisen joukkoliikenteen laatuputken kehittämisedellytysten tukemiseen. Pitäisikö laatukäytävän määrittämistä tarkentaa siten, että se pitää sisällään myös muun kuin vakiovuoroisen liikenteen tarjonnan? Tällöin tavoitteena ei olisi ainoastaan kilpailukykyisen joukkoliikenteen tarjonta tietyille alueille vaan esteettömien joukkoliikennepalvelujen tarjoaminen laajemmalle alueelle.

8.3 Keinoja laatukäytävien esteettömyyden edistämiseksi

Laatukäytävän toteutumisen edistämien on ensimmäinen tavoite kulkumuodon arvostuksen ja houkuttelevuuden lisäämiseksi.

- suunnitteluyhteistyön kehittäminen eri hallinnonalojen välillä joukkoliikenne palvelujen kokonaistarpeen ja -kustannusten arvioimiseksi
- laatukäytävien jaksottelu yhdyskuntarakenteen mukaan. Haja-asutusalueella tai vähäisten käyttäjämäärien alueilla ei ole tarpeellista tarjota samaa laatutaso kuin muualla.
- pysäkkiympäristöjen ja kulkureittien kehittäminen esteettömiksi. Arvioidaan esimerkiksi ikärakenteen ja palvelun mukaan merkittävät pysäkkialueet. Asuinalueilla, joilla on paljon ikääntyneitä vaihtoehtokustannuksena esimerkiksi erilliskuljetusten tai palvelulinjan järjestäminen tulevaisuudessa. Pysäkkiympäristöjen kehittämisessä huomioidaan myös kunnossapito - talvihoidossa tulee huomioida linja-autojen lisäksi käyttäjien tarpeet.
- lääninhallitukset vaativat joukkoliikenteen ostoissaan esteettömyyden huomioimista kalustossa ja reiteillä. Tarkastellaan seudullisesti, mitkä ovat reittejä, joilla esteettömyyttä kehittämällä voidaan laajentaa säännöllisen joukkoliikenteen käyttömahdollisuutta ja vähentää erilliskuljetusten tarvetta.
- informaation kehittäminen. Ikääntyneistä merkittävällä osalla ei edelleenkään ole internet- yhteyksiä eikä valmiuksia käyttää verkkopalveluita. Lisäksi haja-asutusalueilla on vielä puutteita laajakaistapalveluiden kattavuudessa. Ikääntyneitä palvelee parhaiten paperinen, helppolukuinen ja selkeä aikataulukirja, jossa kaikki seudulliset yhteydet näkyvät. Lisäinformaatiota aikatauluihin kaivataan matalalattiabussien osalta. Matkustettaessa kuulutukset linja-autossa parantavat turvallisuuden tunnetta. Kuulutusten järjestäminen on teknisesti mahdollista, kyse on enemmänkin palvelukulttuurin muuttamisesta.

8.4 Johtopäätökset

Työn tavoitteena oli tarkastella paitsi tapoja esteettömyyden kehittämiseksi joukkoliikenteen laatukäytävissä myös vaikutuksia, joita sillä on. Laatukäytävien esteettömyyden kehittämisessä ja sen vaikutuksissa päädyttiin kolmeen keskeiseen johtopäätökseen:

- Joukkoliikenteen laatukäytäviä tarvitaan ja käyttäjäkunta löytyy sen lähialueelta.
- Laatukäytävien lisäksi tarvitaan myös muita joukkoliikenteen palveluja.
- Joukkoliikennepalvelujen tarjontaa tulisi tarkastella kokonaisvaltaisesti

Laatukäytävien esteettömyyden parantaminen palvelee laatukäytävän lähialueella asuvien ikääntyneiden, liikkumis- ja toimimisesteisten käyttömahdollisuuksia. Laatukäytävän funktiosta - seudullisen työssäkäyntiliikenteen tukeminen - johtuen se suuntautuu ainakin osittain eri tavoin kuin erilliskuljetukset

LIITTEET

LIITE 1 Pysäkkirekisteri

LIITE 2 Katos ja penkki - Kouvola

LIITE 3 Jalankulkuyhteys - Kouvola

LIITE 4 Pysäkki - malliratkaisu 1

LIITE 5 Pysäkki - malliratkaisu 2

LIITE 6 Pysäkki - malliratkaisu 3

LÄHDELUETTELO

Saarlo, A., Teerioja, R., Kosonen, L. 1995. Joukkoliikenne kaavoituksessa. Opas 3/1995, Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto. 75 s.

Teknillistieteelliset akatemit. 2000. joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana. Oy Edita Ab. Helsinki. 178 s.

¹ Ojala, J., Pursula, M. 1994. Taajamien joukkoliikenteen suunnittelu ja hoito. Otaniemi, Teknillinen korkeakoulu, Liikennetekniikka, Opetusmoniste 13.283 s.

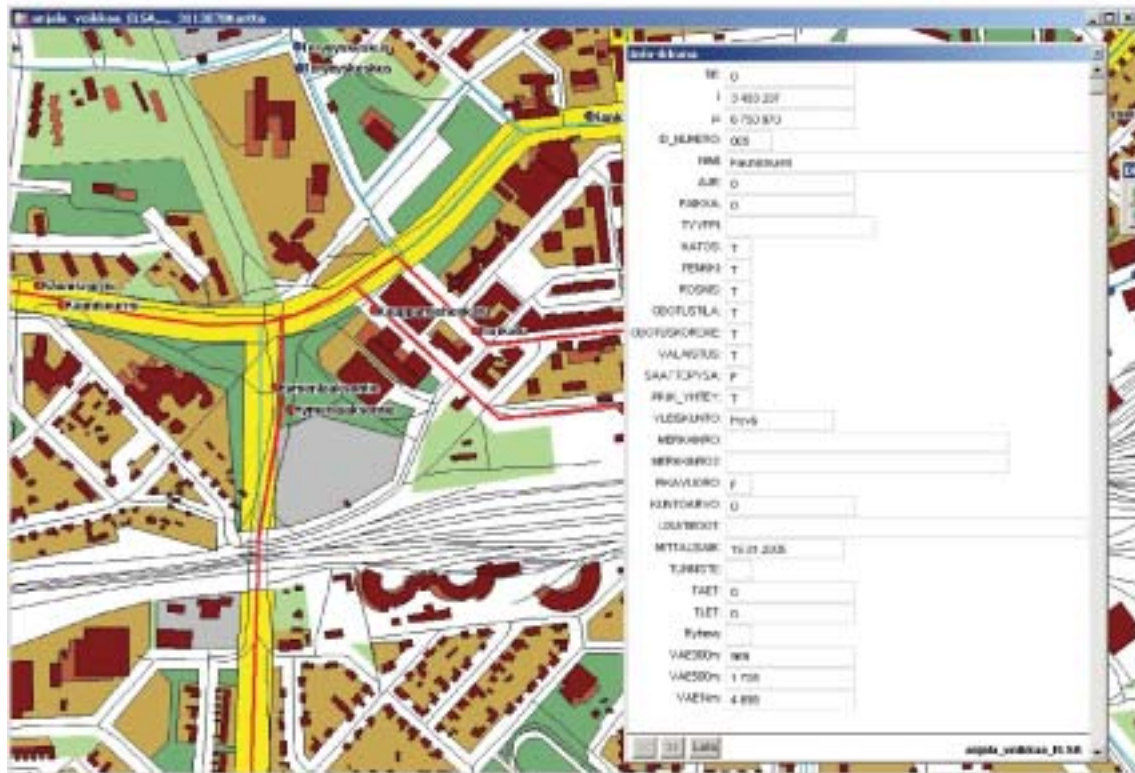
² Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. 2003. Liikenne- ja viestintäministeriö: Ohjelmia ja strategioita 2/2003.

³ Vepsäläinen M., Hiltunen M. 2001. Liikkumisen arkea Muu-Suomessa. Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen tasa-arvo, Joensuun yliopisto – Maantieteen laitos. No9. 24s.

⁴ Liikenneministeriö. 1991. Kaupunkien joukkoliikenteen palvelutaso. Helsinki. 42 s.

LIITE 1. Pysäkkirekisterin rakenne

Kouvola seudun kuntayhtymässä selvitettiin laatukäytävän pysäkkien fyysistä esteettömyyttä, lähiympäristön palvelujen ja työpaikkojen sijoittumista sekä asukaslukua. Tietokannan pohjana olivat Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys ja kuntien rekisterit, joita täydennettiin Maankäytön omalla kartoituksella. Selvityksen yhteydessä pysäkit myös nimettiin ja numeroitiin. Jatkossa rekisteriä voi hyödyntää aikataulujen laadinnassa sekä pysäkkien esteettömyyden kehittämisessä.



Kuva Pysäkkirekisterin rakenne, Kaunisnurmen pysäkin ympäristön asukastiheys on laatukäytävän suurimpia.

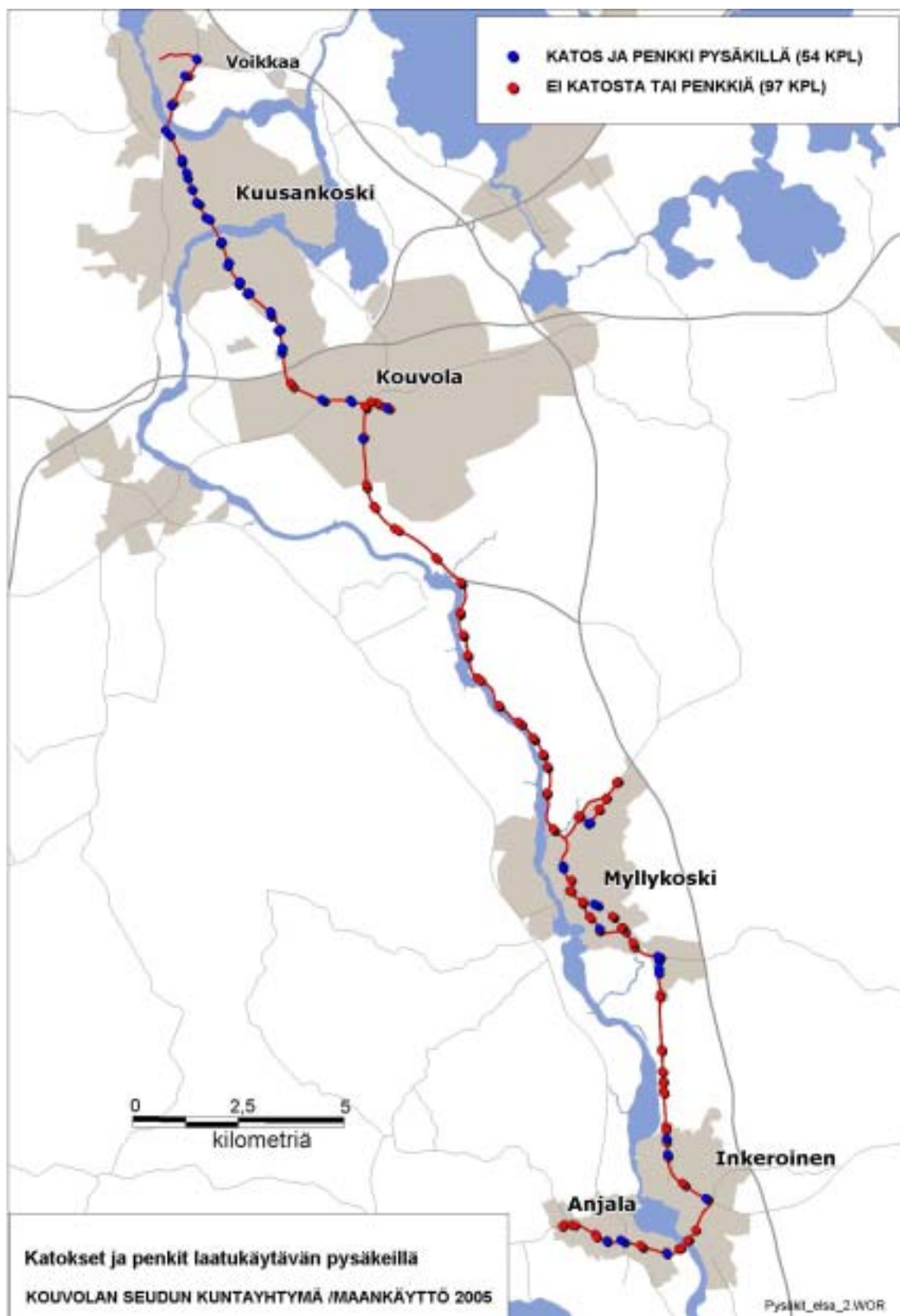
Katoksellisia pysäkkejä, joiden yhteydessä on tavallisesti penkki, on noin 36 % pysäkeistä. Katokset ovat keskittyneet taajamakeskustoihin sekä joidenkin työpaikkojen ja koulujen läheisyyteen. Odotuskorokkeellisia pysäkkejä on 46 % pysäkeistä. Erillinen jalankulkuyhteys pysäkillä on 66 % :lla pysäkeistä.

Pysäkeistä tutkittiin mm. seuraavat asiat:

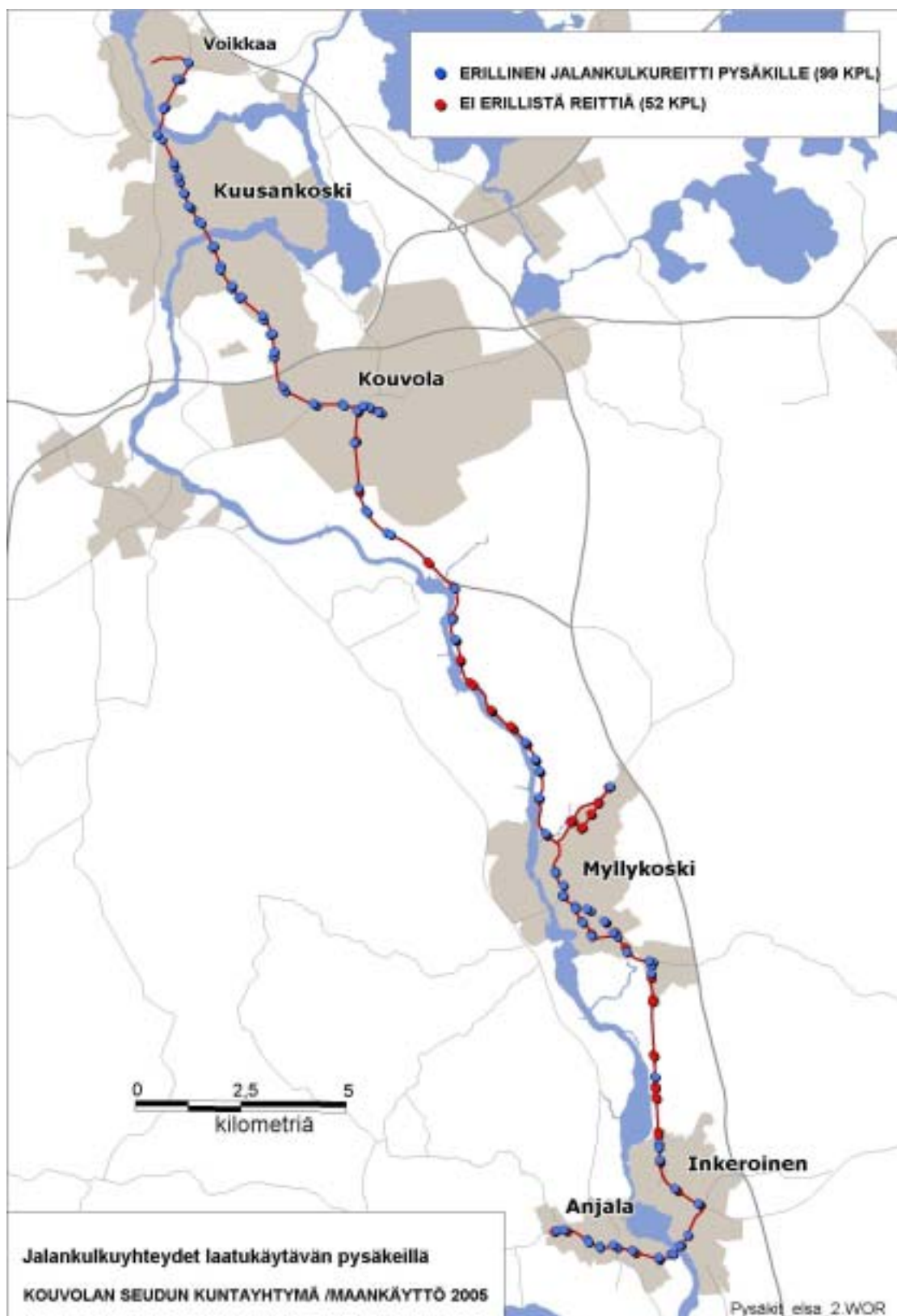
Ajoratojen määrä
 Tyyppi (saatto-, jättö-, terminaalipysäkki)
 Katos
 Penkki
 Roska-astia
 Odotustila
 Odotuskoroke
 Valaistus

PPJK-yhteys
 Pikavuoro
 Asukasluku 300 m säteellä
 Asukasluku 500 m säteellä pysäkestä
 Asukasluku 1 km säteellä pysäkestä
 Lisätiedot, esim. koulun läheisyys,
 keskeiset työpaikat ja palvelut

Liite 2



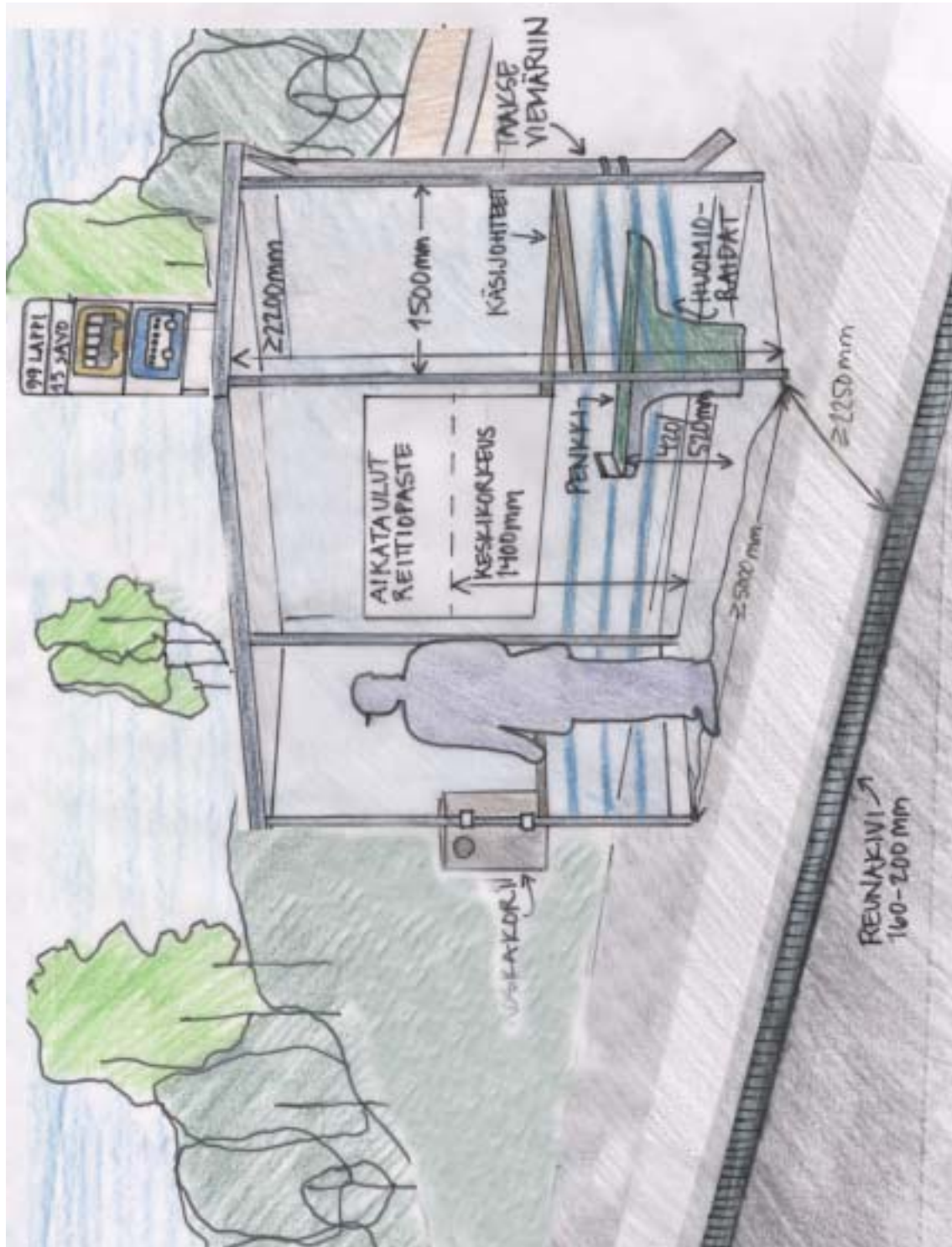
Liite 3



Liite 4



Liite 5



Liite 6

